H. sept. 46d
4o Löwenörn

Beſchreibung

der

Norwegiſchen Küſte,

zu den

aus dem Königlichen Seekarten-Archive herausgegebenen

Sieben Specialkarten

dieſer Küſte,

nebſt den beigefügten Landvertonungen gehörend.

Ausgearbeitet

von

P. de Löwenörn,

Contre-Admiral, Commandeur des Dannebrog-Ordens und Dannebrogsmann, Ritter des St. Wladimir-Ordens und des Ordens du merite militaire, Director des Königl. Seekarten-Archivs, des Königl. General-Zollkammer- und Commerz-Collegiums erſtern Deputirten in Sachen der Kanäle, der Häfen uud Leuchtfeuer, Oberlootſen auf Seeland, der Königl. Däniſchen Geſellſchaft der Wiſſenſchaften ordentlichem Mitgliede, der Königl. Academie der Kriegswiſſenſchaften zu Stockholm, wie auch der Italieniſchen Geſellſchaft der Wiſſenſchaften, Literatur und Künſte correſpondirendem Mitgliede.

Unter beſtändiger Leitung des Herrn Verfaſſers, aus dem Däniſchen überſetzt

von

P. Clauſen,

Kriegs-Aſſeſſor.

Kopenhagen 1816.

Gedruckt bey E. A. H. Möller, Hof- und Univerſitetsbuchdrucker.

BIBLIOTHECA
REGIA
MONACENSIS.

Vorerinnerung des Verfaſſers.

Auf allerunterthänigſte Vorſtellung des am Schluße des Jahres 1784 errichteten Königlichen Seekarten-Archivs, hat Seine Majeſtät allergnädigſt zu befehlen geruhet, daß Norwegens Küſten mit allen außerhalb derſelben liegenden Inſeln und Scheren, von den Inſeln Halten, an der nördlichen Einfahrt in Drontheims Meerbuſen, bis Friderichshall aufgemeſſen werden ſollten; über welche Strecke man bis jetzt gute Seekarten hat entbehren müſſen. Damit die Seefahrer ſo bald als möglich von dieſer wichtigen Arbeit Früchte ärnten könnten, ſo wurde der Plan gelegt und befolgt, daß nach und nach, ſo wie die von den Herren Aufmeſſern abgefaßten Zeichnungen, Berechnungen und Berichte einkamen, ſpecielle Karten nach dem großen Maaßſtabe über erwähnte Küſtenſtrecke, mit den dazu gehörigen Berichten, ſtückweiſe herausgegeben werden ſollten. Man hat die Eintheilung ſo gelaſſen, wie ſie auf den bereits vor mehrern Jahren erſchienenen und bekannten 7 Karten und in den dazu gehörigen Beſchreibungen enthalten iſt.

Dieſe Beſchreibungen ſind bisher nur im Däniſchen und zwar heftweiſe, eins zu jeder der genannten 7 Specialkarten, herausgegeben worden.

Da es aber wahrſcheinlich Vielen angenehmer und bequemer wäre, wenn ſie dieſe Berichte in einem Bande geſammelt erhielten, ſo haben wir in Erwägung deſſen Auslaß gefunden, dies Werk in gegenwärtiger Form herauszugeben; nichts deſto weniger kann ein jeder nach Belieben, die zu einer jeden Karte beſonders abgedruckten däniſchen Hefte erhalten.

Vorläufig wollen wir hier verſchiedene Erklärungen und Bemerkungen zuſammenziehen.

Zu den vorerwähnten herausgegebenen Beſchreibungen, haben wir jedem Hefte einige Landvertonungen beigefügt, welche man auch hier angeſchloſſen finden wird.

Obgleich es unmöglich iſt von allen Punkten Vertonungen zu geben, wo ein Schiff ſich außerhalb der Küſte befinden könnte; ja, es ſogar ein ſeltener Fall iſt gerade an dem Punkte einzutreffen, wo die habenden Landvertonnungen genommen ſind: ſo iſt es doch dem aufmerkſamen Seemanne wohl bekannt, wie großen Nutzen man von guten Landvertonungen, beſonders mit Zuziehung der Beſchreibungen, haben kann, beſonders da, wo ſich ausgezeichnete Gegenſtände an der Küſte darbieten. Um den Nutzen davon noch mehr zu erweitern, hat man unter den auf den Karten im Plane abgezeichneten Bergen die wichtigſten, welche Seemerkzeichen ſind, oder auf den Landvertonungen gefunden werden, durch Δ angedeutet; welche zugleich die in den Landvertonungen ſich auszeichnenden Punkte oder Bergſpitzen angeben, von welchen beſonders Peilung genommen werden ſollte. Wenn der Seemann dann, entweder aus Erfahrung, oder durch Landvertonungen geleitet, einer oder mehrere dergleichen Punkte kennt, ſo werden ſowohl die einfachen, als die Kreutzpeilungen deſto ſicherer zur Beſtimmung der Lage des Schiffes gegen die Küſte dienen, um danach den Cours den Umſtänden gemäß einzurichten. Wo mehrere Berge mit ihren Thalſtrecken und andern Merkzeichen im Plane abgelegt ſind, kann auch dieſes eine Anleitung geben, wodurch man unter gewiſſen Umſtänden die Lage des Schiffes gegen die Küſte ſchließen kann.

Da die herausgegebenen Specialkarten nur eine kleine Strecke enthalten, ſo hat man ſie nicht, nach Mercators Regeln, zu eigentlich reducirten Seekarten machen wollen; nämlich: die Breitengrade in dem Verhältniße wachſen zu laſſen, wie die Größe der Längengrade kleiner werden. Dieſe Conſtructions-Methode iſt bei Generalkarten, oder bei ſolchen, die eine große Strecke erhalten, beſonders auf hohen Breiten, durchaus nothwendig. Da aber dieſe Conſtructions-Methode die Küſten und Landabbildungen auf den Karten, je höher die Breiten ſind, deſto merklicher entſtellen würde, ſo könnten dem zufolge, die erwähnten Kreutzpeilungen nicht völlig Stich halten. Man hat daher geglaubt, daß es dieſen Specialkarten ſchaden würde, wenn ſie nach der wachſenden Scale abgelegt würden; aus der Urſache hat man ſie ſo gelaſſen, wie ſie von den Herren Aufmeſſern, auf ihre trigonometriſchen Operationen gegründet, abgefaßt waren. Alſo würden, zufolge der Geſtalt der Erdkugel, dieſe Karten eigentlich rund, und die Meridiane

wie auch die Compaßſtriche krumme Linien werden; welche Art aber nicht befolgt werden kann. Da aber die Längenſcalen wichtig ſind, jetzt, da die Seefahrer Hülfsmittel haben, die Länge auf der See in einem ziemlich hohen Grade genau zu finden; ſo haben wir daher, um alles zu vereinigen, dieſe Specialkarten nach gleichgetheilten Breiten-Scalen gezeichnet; allein außerdem ſind auch Scalen der Länge auf denſelben angebracht, welche nach Verhältniß der Mittelbreite auf jeder dieſer Karten beſonders eingetheilt ſind. Dadurch wird der Verſtoß der Längen-Scalen an den äußerſten Seiten der Karten, weil die Strecke einer jeden nur klein iſt, ſo unbedeutend, daß er nicht bemerkt werden wird, und bei einer Seebeobachtung nicht in Erwägung kommen kann; und die Karte kann, obgleich Scalen der Längen auf derſelben ſind, doch ſchlechterdings als eine platte Karte gebraucht werden. Außerdem iſt der Bezeichnungsgrad der Längen-Scalen nach den beſtimmten Beobachtungen der Herren Aufmeſſer angeſetzt worden.

Einige kleine Abweichungen müſſen noch bemerkt werden:

Auf der Karte No. 2 iſt nach mehrern Unterſuchungen angenommen worden, die Längen-Scale zwiſchen den zwei äußerſten Oſt- und Weſtpunkten: die Berge Stewnsheſt und Kiäring, zu theilen; welche von den Herren Aufmeſſern als berechnete Längen angegeben waren. Dieſe beiden Berge ſind auf ihren gefundenen Längen angedeutet, und nachher ſind die Längen-Scalen nach dem zwiſchen ihnen enthaltenen Längenunterſchiede eingetheilt worden. Zufolge deſſen werden dieſe Scalen nicht ganz vollkommen mit der Mittelbreite der Karte übereinſtimmen; aber ſie ſtimmen mit der Länge aller von den Herren Aufmeſſern gefundenen, dazwiſchen liegenden berechneten Punkte, bis auf wenige Sekunden überein: ſo daß man die auf den Scalen angegebenen Längen als richtig anſehen kann. Würden auch hier einige kleine Verbeſſerungen Statt haben können, wenn man die Länge eines Punkts durch nähere Beobachtungen noch beſtimmter angäbe; welches doch eben ſo weitläufige als ohne Zweifel überflüßige Verfügungen erfordern würde: ſo können wir doch mit Gewißheit vorausſetzen, daß ſolches für die Seefahrer ganz unbedeutend wäre.

Ferner iſt zu bemerken: daß man in Rückſicht der Ablegung der Länge auf der Karte No. 4 von der Dohmkirche in Bergen ausgegangen iſt, welche von den Herren Aufmeſſern durch Obſervation der Trabanten Jupiters, zu 5° 1′ weſtlicher Länge von Drontheim beſtimmt wurde; dem zufolge würde ſie, auf ihre vorherigen Beobachtungen gegründet, 7° 14′ weſtlich von Kopenhagen liegen. Da man aber durch ſpätere, von dem berühmten Baron Zach, erhaltene Nachrichten, zu einigen von den in Bergen über die Finſterniſſe der erwähnten Trabanten Jupiters vorgenommenen Beobachtungen, Correſpondirende erhalten hat, wodurch der Längenunterſchied zwiſchen Kopenhagen und Bergen zu 7° 17′ 46″ gefunden wird; zufolge deſſen ſollten alle Längen-Scalen auf dieſer Karte um 3′ 46″ weiter weſtwärts gerückt werden; welches denſelben Einfluß auf die Längen-Scalen der Karte No. 3 haben wird, in ſofern die Combination des Punktes Blomskunde auf dieſer Karte, mit dem Meridiane Bergens in Verbindung ſteht. Vielleicht ſollten erwähnte 3′ 46″ zwiſchen den Punkten Blomskunde und Barskollen vertheilt werden? Aber dieſes alles iſt für die Seefahrer ganz unbedeutend, da ſolches auf dieſer Höhe nicht einmal einen Unterſchied von ½ Seemeile beträgt, daß dieſer Theil der norwegiſchen Küſte weiter weſtwärts gerückt werden ſollte.

In Rückſicht der außerordentlichen Arbeit, die Küſtenſtrecke von Drontheim bis Bergen — wo der erwähnte kleine Unterſchied gefunden worden — und weiter auszumeſſen, welche aus hohen und ausgedehnten Felſenbergen beſteht, wird jeder Sachkundige ohne Zweifel eine außerordentliche Vollkommenheit in den Obſervationen und in der Abzeichnung der Karten, ſo wie auch den ausgezeichneten Fleiß und die Genauigkeit der Herren Aufmeſſer, welchen dieſe wichtige Arbeit übertragen geweſen, erkennen.

Endlich wird bemerkt: daß auf der Karte No. 7, deren oberer Theil einen ſchmalen Meerbuſen darſtellt, wo die Längengrade dem Seemanne keine Dienſte leiſten, ſind die Längen-Scalen nach dem Verhältniße des 58° 35′ der Breite eingetheilt; welches die Mitte von dem Theile der Karte iſt, wo die Seefahrer ihre Beobachtungen anwenden können; dadurch werden dieſe ſowohl für die Schiffahrt, als auch in Rückſicht der Längenunterſchiede der Punkte deſto richtiger übereinſtimmen.

Die Abweichung der Magnetnadel an den Norwegiſchen Küſten wird in einem jeden Kapitel berührt werden, ſo wie ſie zu der Zeit oder in dem Jahre, da die Aufmeſſung geſchehen, auf der Strecke, wovon das Kapitel handelt, iſt gefunden worden; wobei einige wichtige allgemeine Bemerkungen hier nicht dürfen übergangen werden.

In einem gebirgigen und felſigen Lande wie Norwegen, iſt es unſicher auf dem Lande, ja ſogar in den Häfen, zuverläſſige Beobachtungen über die Abweichung der Magnetnadel anzuſtellen, da, wie bekannt, die norwegiſchen Felſenberge an vielen Orten Eiſenmineralien und magnetiſche Effluvia enthalten, welches natürlicherweiſe die Nadel verwirrt, und dergleichen Beobachtungen unſicher macht; und daher die größte Aufmerkſamkeit des Beobachters erfordert. Es wird dem Seefahrer, welcher innerhalb der Scheren und folglich nach den auf dem Lande befindlichen Merkzeichen ſegelt, gleichgültig ſeyn, wenn eine Verwirrung der Magnetnadel erfolgt; denn in einiger Entfernung außerhalb der Küſte wird ſolches nicht Statt finden. Für den außerhalb der Küſte Segelnden iſt es ein wichtiger Umſtand die Abweichung der Magnetnadel zu kennen, beſonders wenn der Seefahrer, welches oft der Fall iſt, nicht Gelegenheit hat ſolche ſelbſt zu beobachten. Eine andre Merkwürdigkeit der Magnetnadel iſt: daß, wie bekannt, die Abweichung derſelben im ſiebzehnten Jahrhunderte in unſern Ländern öſtlich geweſen, und darauf allmählich abnehmend nach Weſten übergegangen iſt: ſo daß ſelbige im Jahre 1700 ungefähr 8° weſtlich war, darauf von Zeit zu Zeit aber ſehr ungleich bis auf 18° und darüber gewachſen iſt, in welcher Richtung dieſelbe ſeit mehrern Jahren balancirt hat. Man iſt jetzt, zufolge der in dieſer Abſicht ſeit einigen Jahren hier in Kopenhagen mit gehöriger Genauigkeit vorgenommenen Beobachtungen, aufmerkſam, und glaubt, daß die Magnetnadel auf dieſem Theile der Erdkugel ihre höchſte Abweichung nach Weſten erreicht habe, und im Begriffe ſei, nach dem wahren Norden zurückzugehen; welches die Zeit allein aufklären kann.

Unter den verſchiedenen nützlichen Einrichtungen, welche die däniſche Regierung an den norwegiſchen Küſten, zu größerer Sicherheit der Schiffahrt, veranſtaltet hat: darf das Ringweſen nicht unberührt übergangen werden. Da die norwegiſchen Küſten, beinahe ohne Ausnahme, überall hoch und ſteil ſind; die Einfahrt nach den Häfen an manchen Orten ſchmal und ſchwierig; auch nicht allenthalben guter Ankergrund zu finden iſt; wo aber dieſer gefunden wird, geſtattet der Raum des Hafens nicht immer daß die Schiffe vor Anker ſchwaien: ſo ſind Verteuringe in die Klippen geſetzt, an welchen man mit größerer Sicherheit verteuen kan. Außerdem ſind an manchen Orten Werpringe oder Werpſtollen angebracht, um den Schiffen die Ein- oder Ausſegelung zu erleichtern; ſo wie auch um Springtaue anzubringen, wenn man bei veränderlichen Windſtößen von den Bergen unter Segel gehen muß u. ſ. w. Von dieſen ſind, außer den Ringen und Stollen, welche Privatperſonen gehören, in den Häfen und in den zwiſchen den Scheren befindlichen Fahrbahnen, einſt eine große Anzahl auf Koſten der Königl. Däniſchen Regierung eingeſetzt worden. Da die in einen von Norwegens Häfen einlaufenden Schiffe, beinahe ohne Ausnahme, augenblicklich verteuen, ja oft ſowohl hinten, als vorn verteuen müſſen; ſo iſt ſolches für die, welche dieſe Küſte anlaufen, eine wichtige Warnung, daß ſie ihre Verteu- und Werptaue in Bereitſchaft halten, damit der Lootſe mit ſeinem oder dem Fahrzeuge des Schiffes augenblicklich die erforderlichen Troſſe erhalten könne, um ſolche mit der nöthigen Geſchwindigkeit gehörig anzubringen.

Es iſt ein ſehr merkwürdiger, obgleich bekannter Umſtand, den man nicht umhin kann zu erwähnen: ungeachtet Norwegen unter einem Klima liegt, wo der Winter ſehr ſtrenge und anhalten iſt, ſo ſind die nördlichen und weſtlichen Häfen doch nie zugefroren; man wird auch niemals bedeutendes Treibeis in der Nordſee antreffen. Wenn auch der Fall einträfe, daß die innerſten Häfen und Meerbuſen in harten Wintern mit Eis belegt würden; ſo wird ſolches doch nicht in den Häfen der äußerſten Küſten oder zwiſchen den Inſeln geſchehen. In dieſer Rückſicht kann wohl die Fahrt nach den Häfen der nördlichen und weſtlichen Seite von Norwegen das ganze Jahr hindurch, als offen und zugänglich angeſehen werden; aber natürlich iſt eine Reiſe zu einer ſolchen Jahrszeit äußerſt gefährlich, denn theils ſind die Nächte lang, das Wetter

ſtürmend und unruhig, die Luft am Tage entweder mit Regen oder Schneegeſtöber angefüllt, und theils ſind die mit Schnee bedeckten Merkzeichen der Küſten und Berge unkenntlich.

An der ſüdlichen und öſtlichen Seite von Norwegen iſt es dagegen anders. Der Meerbuſen bei Chriſtiania iſt unfehlbar, mehr oder weniger, früher oder ſpäter, jeden Winter mit Eis belegt; in der Mitte oder gegen das Ende des December Monats, kann man nicht erwarten dieſen Meerbuſen von Eis, welches oft bis ſpät ins Frühjahr liegt, befreiet zu finden.

Die Häfen der Küſtenſtrecke vom Chriſtianiafiord bis Lindersnäs, ſind mehrentheils des Winters mit Eis belegt; doch je weiter weſtwärts, gewöhnlich ſpäter des Winters, und die weſtlichſten nach Lindersnäs hin, beſonders die äußerſten Häfen, ſind gewöhnlich gar nicht zugefroren. Es iſt ein außerordentlicher Fall weſtlich vor Lindersnäs bis Stawanger hin Eis zu finden, und dann trift ſolches gewöhnlich nur in den härteſten Wintern, und gegen das Ende derſelben ein.

Treibeis wird man nicht antreffen, es ſei denn, daß im Frühjahre Eis vom Chriſtianiafiord oder dem Kattegat heraustriebe, welches ſich aber gewöhnlich bald vertheilt.

Die norwegiſchen Lootſen, beſonders in dem ſüdlichen und öſtlichen Theile Norwegens, ſind immer als die ausgezeichnetſten Lootſen berühmt geweſen, nicht allein wegen ihrer Geſchicklichkeit als Lootſen, ſondern beſonders des unverzagten Muthes wegen, welchen ſie ſo oft dadurch an den Tag gelegt haben, daß ſie ankommenden Schiffen mit Lebensgefahr entgegen gegangen. Unzählig ſind die Schiffe, welche ſie in der äußerſten Gefahr gerettet haben; aber auch viele von dieſen raſchen Lootſen haben ihr Leben in den offenen und kleinen Fahrzeugen, womit ſie Wind und Wellen trotzten, eingebüßt.

Nicht blos um das Leben dieſer wichtigen Menſchen zu ſichern, ſondern auch um ſie in den Stand zu ſetzen, beſſer und zeitiger den in Verlegenheit und bei hartem Wetter bei den Küſten ankommenden Schiffen entgegen zu gehen, hat Seine Majeſtät der König von Dänemark 1799 und in den folgenden Jahren, durch erhebliche Unterſtützungen und Ermunterungen beigetragen, den Lootſen Böte mit Verdeck zu verſchaffen, welches den Herrn Commandeur und Ritter Sölling zu beſorgen übertragen wurde. Mit dieſen Fahrzeugen gehen die raſchen norwegiſchen Lootſen in die See, ohne Furcht vor Sturm und Gewitter, zu jeder Jahrszeit, den Schiffen entgegen. Dieſe Böte ſind zwar an den weſtlichen und nördlichen Küſten Norwegens, wo die Lootſen nur offene und mehrentheils kleine Fahrzeuge haben, und daher ſchwieriger auskommen können, noch nicht recht gebräuchlich; aber vermuthlich werden mit der Zeit auch da dergleichen Fahrzeuge eingeführt werden.

Es iſt die Pflicht der Seefahrer, welche Lootſen haben wollen, zeitig das gewöhnlichen Signal: eine Flagge an die Spitze des Vordermaſtes aufgeheißt, zu geben; ſo wie es auch denen, welche es können obliegt, durch Schüſſe die Aufmerkſamkeit der Lootſen zu erregen, und ſo zu maneuveriren, daß die Lootſen deſto leichter ſowohl zu dem Schiffe hinkommen, als auch an Bord legen können. Bei ſehr hartem Wetter ſteuern die Lootſen mit beſonderer Vorſicht längs der Seite des Schiffes hin, ohne daß das Lootſenbot daſſelbe berührt; damit es nicht zerſchlage und die Mannſchaft nicht umkomme. Steuert das Lootſenbot ſolchergeſtalt hin neben das Schiff, ſo wirft man dem Lootſen ein Tau hin, welches man auslaufen laſſen und wieder einziehen kann; einer der Lootſen bindet dieſes um den Leib, ſtürzt ſich ins Waſſer, und dann muß man ihn mit Behutſamkeit ans Schiff herauf ziehen. Es verſteht ſich von ſelbſt, daß dieſe Art den Lootſen aufs Schiff zu bringen, nicht allein die größte Aufmerkſamkeit des Lootſen, ſondern auch zugleich derer erfordert, welche das Schiff ſteuern und maneuveriren.

Zum Schluße muß noch bemerkt werden: daß alle in der Beſchreibung benannten Courſe und Peilungen, ſo wie auch die angezeigten Compaßſtriche der Winde, mit welchen man in die Häfen hinein- und ausſegeln kann, in Rückſicht der möglichen Veränderungen, welche die Abweichung der Magnetnadel wahrſcheinlich erleiden wird, rechtweiſend angeführt ſind; doch ſind die Peilungen der angehefteten Landvertonungen, ohne Zweifel nach dem Compaße genommen, ſo wie man ſie einſt erhalten hat.

Erſtes Kapitel.

Von der Norwegiſchen Küſte,

wovon

die Specialkarte No. I die Strecke von 64° 13′ bis 62° 55′ nördlicher Breite enthält, welche Drontheims Meerbuſen mit allen an und in demſelben liegenden Inſeln und Scheren darſtellt.

Die kleine Gruppe von Inſeln und Scheren, welche mit einer Benennung Haltenøer heißen, wovon aber die nördlichſte beſonders Halten genannt wird, gehört unter die größere Gruppe der Inſeln, welche Froeøer genannt werden, und ſind die nördlichſten ſowohl von dieſen, als auch von allen an dem Meerbuſen Drontheims liegenden Inſeln. In einer Entfernung von ¼ bis ½ Meile nordwärts vor Halten liegen ein Paar Scheren Weſt- und Oſt-Brekka genannt; ſie ſind, wenn eben nicht das Waſſer ſehr hoch iſt, über der Waſſerfläche ſichtbar, und dennoch brandet die See beſtändig an ihnen. Nordwärts von dieſen ſind weiter gar keine Inſeln und Scheren, außer nahe an der Küſte des feſten Landes. Innerhalb der Froe-Inſeln, zwiſchen dieſen und dem feſten Lande iſt das ſogenannte Froehaff, welches ein reines und breites Fahrwaſſer iſt, wo man mit Sicherheit, beſonders zunächſt an den erwähnten Inſeln lavieren kann.

Wollte man aus der See in Froehaff hineinlaufen, ſo kann man mit Kennung von den Halten-Inſeln, ſowohl nahe um ſie, als auch ganz nahe um Weſt- und Oſt-Brekka herumſegeln. Wenn der Holm, welcher oſtwärts vor Halten liegt, in S. z. W. gebracht iſt, oder, wenn der Berg Kopperen völlig ſeitwärts vor dieſen Inſeln geſehen wird; ſo kann man ſich ihnen ſicher nähern, und im Nothfalle ſich des zwiſchen dieſen Inſeln befindlichen kleinen Hafens bedienen. In dem Falle ſegelt man in einer Entfernung von 2 bis 4 Kabellängen oſtwärts um die öſtliche Schere Sweltingen; wenn man innerhalb derſelben gekommen iſt, ſo wird Huusøe durch mehrere kleine Fiſcherhütten, und eine auf dem höchſten Punkte der Inſel errichtete große Stange, die in der Ferne einem abgebrochenen Maſte gleicht, leicht erkannt werden; hat man dieſe Inſel in S. S. W. gebracht, ſo wird ſie von den auf der O. N. O. Seite liegenden kleinen Scheren ganz frei geſehen, und man kann alsdann gerade unter die Inſel, und ganz nahe an die Scheren hinſteuern; darauf wird man in O. N. O. von Huusøe eine andre Inſel, Lundøe, auf welcher eine Warde ſteht, die den Fiſchern als Merkzeichen dient, gewahr werden; zwiſchen dieſer und Huusøe wird nach N. z. O. geſteuert, und auf 10 bis 12 Faden Tiefe und Sandgrund, zwiſchen den Inſeln Anker geworfen; indeſſen iſt derſelbe, wie geſagt, nur ein Nothafen. Von der Mitte des Monats May bis zum Ende des Septembers kann man erwarten auf den Halten-Inſeln Fiſcher anzutreffen, welche, obgleich ſie nicht Lootſen, doch kundig genug ſind, ein Schiff zu leiten, wenn auch ſelbiges nach Drontheim beſtimmt ſein ſollte, und die jede Inſel, Schere u. ſ. w. nennen und anzeigen können, die auf dieſer Fahrt vorkommen möchten; man könnte daher innerhalb Halten beilegen und Signal geben, oder, wenn es nöthig wäre, ein Fahrzeug ans Land ſenden um jemanden an Bord zu bekommen. Würde man verfehlen auf ſolche Weiſe einen Anführer zu erhalten, und widrigen Windes wegen genöthiget ſeyn zu kreutzen, ſo iſt es am beſten ſich auf der weſtlichen Seite des Froehaffs zunächſt den Froe-Inſeln zu halten, woher am eheſten Hülfe erwartet werden kann.

Würde man in dieſem Fahrwaſſer genöthiget werden einen einſtweiligen Ankerplatz zu ſuchen, ſo wird ſich dazu ein Hafen bei Nordbuau darbieten. Von Weſten oder von der See her würde es beinahe nicht möglich ſeyn in denſelben einzulaufen, theils wegen der daſelbſt befindlichen vielen Scheren und Gründe, und theils weil die Ein- und Ausfahrt zu und von dem Ankerplatze gegen das Froehaff liegt.

In Sauſund iſt ein guter Schutzhafen, der 8 bis 12 Faden Tiefe hat; weil man durch den Sund nach beiden Seiten ſegeln kann, ſo iſt derſelbe für ein Schiff dienlich, das weſtwärts vor Halten wäre und ins Froehaff hineinlaufen wollte, oder genöthiget wäre einen Hafen zu ſuchen; allein die Einfahrt iſt zu ſchwierig, um ſolche dem Seemanne blos durch Beſchreibung zu erklären, ſo daß er es wagen könnte ohne Lootſen durch den Sund zu ſegeln.

Auf der öſtlichen Seite des Froehaffs findet man, zwiſchen den Inſeln und Holmen der Tarwöer verſchiedene kleine Häfen und Ankerplätze; der beſte iſt in Tarweſund bei Faaröe; der Hafen iſt gut, hat 6 Faden Tiefe, und man kann mit nördlichen Winden leicht aus demſelben unter Segel gehen; aber ohne einen guten Lootſen iſt die Einfahrt durch den Sund ſehr ſchwierig.

Ferner iſt bei der Inſel Jültingen, die ſüdlichſte von den Tarwöern, ein guter Hafen, ungefähr von derſelben Beſchaffenheit als der nächſt vorhinerwähnte; die Inſeln Tarwöe ſind an der weſtlichen Seite ganz rein von Scheren und Untiefen, ſo daß man dem Sichtbaren derſelben ziemlich nahe ſegeln kann.

In Walleſſund, der in N. O. von den Inſeln Tarwöe liegt, iſt auf der Seite des feſten Landes ein ſehr ſichrer Hafen; obgleich derſelbe 20 bis 30 Faden Tiefe hat, ſo iſt es doch nicht ſchwierig das Schiff von da unter Segel zu bringen.

Wenn man weiter nach Fieldwärsöe hinunter gekommen wäre, und entweder wegen Nacht oder Veränderung des Windes in einen Hafen einlaufen wollte, ſo wird man in Knalleſund, zwiſchen Uwöe und Fieldwärsöe, einen guten einſtweiligen Ankerplatz antreffen, in den man ſowohl von Oſten als Weſten hinein ſegeln kann; es findet ſich hier in einer Tiefe von 5 bis 10 Faden; beinahe den ganzen Sund hindurch, ein guter Ankergrund.

An der öſtlichen Hucke der Inſel Hitteren, zwiſchen dieſer und Boröe, iſt in Boröeſund ebenfalls ein einſtweiliger Ankerplatz, der 8 bis 12 Faden Tiefe hat; nordöſtliche Winde werden hier aber doch einigen Seegang verurſachen; es iſt auch nicht ſo leicht von dieſem Orte unter Segel zu gehen, als von Knalleſund oder Lexen.

Auf der öſtlichen Seite der Inſel Storfoſen giebt es einen guten Ankerplatz, der wohl auch zu den Plätzen, wo Schiffe auf ihrer Fahrt durch das Froehaff nach und von Drontheim Schutz ſuchen können, gerechnet werden kann; doch iſt er von Norden her, wegen der Scheren Juledagene, etwas ſchwierig zu erreichen. In Waagen, auf der ſüdlichen Seite von Storfoſen, iſt ein guter Hafen, der aber nur für kleine Schiffe dienlich iſt. Die übrigen Schutzhäfen, von hier bis Drontheim, werden in der Folge der Beſchreibung von Drontheims Meerbuſen angeführt werden.

Die Strecke von Halten bis Titterodden, welche ungefähr 12 Meilen beträgt, enthält eine unzählige Menge kleiner und mehrentheils niedriger Inſeln mit manigfaltigen ſichtbaren und unſichtbaren Scheren vermiſcht; ſie iſt um ſo viel gefährlicher, weil von den Inſeln ſich verſchiedene Scheren und Untiefen, auf welchen es nur 1 bis 3 Faden Tiefe giebt, bis auf ungefähr $1\frac{1}{2}$ Meile mehr oder weniger in die See hinausſtrecken; auf und zwiſchen einigen von ihnen, beſonders den äußerſten, iſt es mitunter tiefer, aber ganz nahe außerhalb derſelben iſt es allenthalben überaus tief. Zur Nachricht der Seefahrer hat man auf der Karte die äußerſten Kanten der Untiefen mit einer punktirten Linie bezeichnet. Auf dem höchſten Punkte der Inſel Suulen wurde auf Vorſchlag des Seekarten-Archivs, vermöge einer Königlichen allergnädigſten Reſolution, ein Thurm, als Seemarke, 12 Ellen hoch erbauet, welcher beſtändig weiß gehalten werden ſoll; dieſer kann ſowohl innerhalb auf dem Froehaffe als auch außerhalb der Inſeln, auf der offenen See, in weiter Ferne geſehen werden, und giebt für die Seefahrer, welche darunter verfallen, einen beſtimmten Gegenſtand der Peilung.

Auf Udgrundfluen, $\frac{1}{4}$ Meile in N. N. W. von den Inſeln Horsöe, und eben ſo weit gegen W. N. W. von Halten, iſt es 3 Faden tief, welche Tiefe ſich oſtwärts gegen die Inſeln Halten hinein erſtreckt; allein außerhalb dieſer Untiefe bis gegen Weſt- und Oſt-Brekka hin, hat man von 60 bis 100 Faden Tiefe. Die weſtlichſte Untiefe auf dieſer Strecke iſt Oereklakken und Skoen, ſie iſt gegen Norden und Süden ungefähr $\frac{1}{4}$ Meile lang, und halb ſo breit; obgleich die Tiefe derſelben 9 bis 16 Faden beträgt, ſo werden doch bei harter Kühlte Grundbrandungen an derſelben Statt finden; gleich neben an innerhalb derſelben iſt es abermals tief, bis man nach Baahave oder den andern innerhalb liegenden Untiefen und blinden Scheren hinkömmt, auf welchen nur eine geringe Tiefe gefunden wird. Wenn der Berg Taaningen in gerader Linie über Titterodde geſehen wird, ſo iſt man in der Strecke der benannten Oereklakken und Skoen; es iſt daher auf dieſer Höhe rathſam ſich lieber ſo weit weſtwärts zu halten, daß Taaningen nicht über Titterodde gebracht wird. Iſt die See

etwas in Bewegung, ſo wird ſie ſich, beſonders mit weſtlichen Winden, jederzeit an den äußern Gründen kennbar brechen, ungeachtet einige von ihnen etliche Faden tief liegen; dieſes, ſammt den übrigen Kennzeichen wird dem achtſamen Seefahrer anzeigen ſich in gehörigem Abſtande von ihnen zu halten; die Peilung des Thurms auf Suulen nebſt den übrigen Landkennungen wird dazu Anleitung geben. Die Inſel Skogsöe bei Mauſund iſt ſpitzig und ziemlich kennbar; Kya, die weſtlichſte von allen dieſen kleinen Inſeln und Holmen, iſt ſehr niedrig; auf derſelben ſtehen einige kleine Fiſcherhütten.

Auf der Karte ſind die wichtigſten Fahrbahnen durch punktierte Linien angedeutet, wo man bei eintreffenden Fällen zwiſchen den vielen Inſeln und Scheren ins Froehaff, oder nach den zwiſchen ihnen befindlichen Ankerplätzen, hineinſegeln kann; allein ein jeder kundiger Seemann wird leicht einſehen, daß die deutlichſte Beſchreibnug, ohne einen Lootſen oder einen andern bekannten Mann, durch dergleichen Labyrinthe als völliger Leitfaden kaum hinreichend ſeyn würde; indeſſen wird es den Lootſen bei ſchlechtem Wetter ſchwierig ſeyn ans Schiff zu kommen. Die kleinen Inſeln ſind auch nicht alle bewohnt und haben keine Lootſen; aber mitunter befinden ſich Fiſcher auf einigen, ſogar auf den äußerſten von ihnen, welche ſtets, wenn ſie nur an Bord kommen können, den Schiffen unter dergleichen Umſtänden von großem Nutzen ſeyn werden. In der Abſicht um alle mögliche Aufſchlüße zu geben, wollen wir nicht unterlaſſen die Ankerplätze zu benennen, wo ein Schiff bei eintreffenden Fällen auf kurze Zeit ankern kann.

Bei den Mauſunds-Inſeln, welche bewohnt ſind, giebt es 3 Stellen, wo man ankern kann, nämlich: ungefähr eine gute Viertelmeile nordwärts von denſelben, auf einer Bank, Eiflue genannt, von ungefähr 1 bis 2 Kabellängen im Durchſchnitte, wo man 8 bis 12 Faden Tiefe, Sand und Steingrund findet, aber mit Seewinden wird man hier einer ſtarken Seebewegung ausgeſetzt ſeyn; auch kann man nahe außerhalb Gaarsöe, die nördlichſte von den Mauſunds-Inſeln, auf 10 bis 12 Faden Tiefe ankern, wo man Taue an den naheliegenden kleinen Holmen befeſtigen kann; und endlich findet man oſtwärts vor Satrumsöe einen Ankerplatz von 10 bis 12 Faden Tiefe.

Ungefähr ¼ Meile nördlich von Suulen, und in der Nähe öſtlich vor den Sandholmen, giebt es eine Sandbank von ungefähr 2 Kabellängen im Durchſchnitte, wo man 8 bis 10 Faden Tiefe, Sand und Steingrund antrifft, auf welcher ein Schiff, das zwiſchen den Scheren hineingetrieben wäre, im verlegenen Falle zur Noth einſtweilen ankern kann.

Bei Suisholm, der in O. S. O. vor Suulen liegt, iſt ein beſſerer Ankerplatz, wo der Grund auf 7 bis 9 Faden Tiefe, 3 bis 4 Kabellängen im Durchſchnitte hat.

Befände ein Schiff ſich nördlich oder nordweſtlich vor Suulen und wollte in Fröyfiord hinein, ſo muß, wenn es einigermaßen klares Wetter iſt, außer Fonna, Tuſteren und den andern auf dieſer Seite liegenden Bergen, auch zugleich der Berg Kopperen, ſüdlicher als Oſten, geſehen werden können, welcher Berg alsdann wie ein Heuſchober und ganz blau ſcheinen wird; dieſer kann als Kennzeichen dienen, daß man ſich ſo weit außen in der See befindet; denn weſtlicher nnd ſüdlicher wird die Inſel Fröyen den Berg Kopperen decken; man ſuche dann den Berg Stabben in Süden zu bringen, und auf dieſen hinzuſteuern bis Titterodden, die weſtliche Landſpitze der Inſel Fröyen, welche ganz niedrig iſt, kennbar wird. So lange der Berg Fonna weſtlich vor Titterodden gehalten wird, kann man ſicher ſeyn, und man kann ſich den ſüdlichen Inſeln und Scheren bis auf einige Kabellängen nähern; wenn man bei dieſen vorbei iſt, ſo kann man erſt etwas vom Lande abhalten, und darauf gegen Oſten in den Fröyfiord hineinſegeln, durch deſſen Oeffnung der Berg Kopperen beſtändig geſehen wird. Der weſtlichſte Theil dieſes Meerbuſens iſt zum Lavieren geräumig genug, allen kleinen Inſeln und Holmen kan man auf 1 bis 2 Kabellängen nahe ſegeln; aber tiefer hinein, wo der Meerbuſen ſchmäler iſt, würde das Lavieren mit Gegenwind gar zu ſchwierig ſeyn, denn der Strom folgt gewöhnlich dem Winde, und tritt dann zugleich die Ebbe ein, ſo iſt es unmöglich vorwärts zu kommen.

Von Titteren aus können Schiffe jederzeit mit Lootſen verſehen werden, und wollen ſie Titterens Hafen anlaufen, welcher ſehr gut iſt und 7 bis 9 Faden Tiefe hat, ſo können ſie ſich dem Lande nähern; an der Mündung des Hafens wird man die Häuſer ſehen.

Bei Fladöe, ungefähr ½ Meile weiter oſtwärts, iſt ein ziemlich guter, aber etwas enger, einſtweiliger Ankerplatz, in einer Tiefe von 13 bis 16 Faden.

Etwas weiter öſtlich vor dem letzterwähnten, könnte man auch auf der weſtlichen Seite von Ilsöe, auf einer Tiefe von 15 bis 20 Faden einſtweilen ankern.

Mittelmäßige oder kleine Schiffe können durch den langen Sund, zwiſchen Dolmöe und Hitteren hindurch ſegeln, und einen Ankerplatz unter Hopsöe, ſo wie auch bei Hekaaſen finden; aber es geht ein heftiger Strom durch dieſen Sund.

Uebrigens wird man keinen Hafen in dem Fröyfiord, ehe den erwähnten bei Hekaaſen auf der Südoſtſeite von Dolmöe vorfinden; dieſer iſt ſicher und gut, und hat eine Tiefe von 5 bis 14 Faden; für große Schiffe iſt er nur denen dienlich, welche nach Drontheim oder oſtwärts beſtimmt ſind. Die einſtweiligen Ankerplätze, welche ferner auf dieſem Wege von dem Fröyfiord nach Drontheim vorkommen, ſind vorher erwähnt oder werden in der Folge angeführt werden.

Sollte man ſich im Fahrwaſſer weſtlich vor der Inſel Fröyen und nördlich vor der Inſel Smöelen befinden, ſo kann zur Nachricht dienen: daß wenn man Kennung von Tuſteren, Guldſtenen, Stabben oder Stabörene erhält, man aus der anſcheinenden Zertrenung dieſer Berge beurtheilen kann, ob man ſich öſtlich oder weſtlich im Fahrwaſſer befindet; denn je öſtlicher, deſto mehr werden dieſe Berge von einander getrennt erſcheinen, und ihr gegenſeitiger Abſtand wird ſich gerade außerhalb des Einlaufes nach Ramsöfiord am größten zeigen, (ſiehe die Vertonungstabelle No. 2); je weſtlicher man ſich befindet, deſto mehr werden ſie ſich hinter einander verbergen, bis ſie außen bei den Grib-Inſeln ſich wie in einen Berg verlieren, und Tuſteren die übrigen deckt. Zeigen dieſe Berge ſich etwas, aber nicht ganz von einander abgeſondert, und erblickt man nicht die Grib-Inſeln, ſondern ſtatt derſelben ein niedriges mit vielen Holmen, Scheren und Brandungen umgebenes Land, ſo kan dieſe nichts anders, als die Inſel Smöelen ſeyn, und man wird ſich nordwärts vor derſelben befinden; Bratwår und Weyholm wird man dann leicht erkennen können; ſie ſind beide bewohnt, dieſe iſt die öſtlichſte und jene die weſtlichſte der äußern Inſeln auf der weſtlichen Seite von Ramsöefiord; die Küſte des erwähnten niedrigen Landes ſtreckt ſich alsdann nach beiden Seiten kennbar ſüdwärts; man hat zugleich auf der linken Seite die offene See, und kann bei klarem Wetter den Berg Stewnsheſt ſehen, dagegen wird man weiter öſtlich, Fröyen und Hitteren mit den darunter liegenden Inſeln gewahr werden; zwiſchen letzgenannter und Smöelen geht Ramsöefiord hinein, deſſen öſtliche Küſte hoch und gebirgig, und deſſen weſtliche, nämlich Smöelen, ein ganz niedriges Land iſt. Wenn man ſolchergeſtalt kennen gelernt hat, daß man ſich außerhalb der Inſel Smöelen befindet, ſo kann man nach den Umſtänden entweder weſtlich und nachher ſüdlicher ſegeln, bis man die Grib-Inſeln erblickt, welchen man ſich nähern kan, um von da einen Lootſen zur Durchfart durch Gribhöelen zu erhalten; oder man kann auch unter Titterodde hinſteuern, und da einen Lootſen nehmen, um durch Fröyfiord zu ſegeln; oder wenn nordöſtlicher Wind dies nicht erlauben ſollte, ſo kann man durch Ramsöefiord laufen, es wäre aber in dem Falle immer gut, den Lootſen von Titterodde an Bord bekommen zu haben; wenn aber Wind und andere Umſtände es erleichtern, ſo kann man auch unter die Weyholmen hinhalten, und von da mit einem Lootſen verſehen werden.

Die Inſel Smöelen, mit allen dieſelbe umgebenden kleinen Inſeln, Holmen und Scheren, iſt in Vergleichung mit den übrigen Inſeln und dem feſten Land ſehr niedrig. Von dieſer Inſel erſtrecken ſich auf verſchiedenen Stellen, ſeichte Gründe und blinde Scheren bis über eine Meile außerhalb der äußerſten ſichtbaren Holme; es iſt daher gefährlich dieſer Küſte nahe zu kommen; doch hat man den Vortheil, daß die See, wäre der Wind auch noch ſo ſchwach, ziemlich ſtark an den Kanten dieſer Gründe brandet, und ſie dadurch kennbar macht; bei etwas ſchwerem Seegange werden ſogar an den auf 7 bis 8 Faden unter der Waſſerfläche liegenden Gründen, Brandungen erfolgen; man kan daher ganz ſicher ſegeln, wo die See bei ſtarker Kühlte nicht brandet. Die nordweſtliche Seite dieſer Inſel iſt mit mehrern Scheren und Untiefen beſetzt, als die weſtliche oder nördliche; befindet man ſich erſt öſtlich vor der Schere Storboan, ſo kann man Weyen und den anliegenden kleinen Holmen auf 1 bis 2 Kabellängen nahe ſegeln. Auf dieſer Seite darf man Stevnsheſt nicht in gerade Linie mit der Schere Skolmen bringen, welche ſich von den herum liegenden als ein ziemlich hoher Holm deutlich unterſcheidet, bis man ſicher iſt öſtlich vor Storboan zu ſeyn; wozu die Marken ſind: daß die weſtlichen Berge auf Hitteren, welche man leicht erkennen kann, daß es die öſtliche Küſte vom Ramsöefiord ſei, ſich gegen Weſten nach Fonna nähern, und daß der höchſte Punkt auf Indre-Weyholm öſtlich vor den Häuſern auf Weyen geſehen wird; oder man peile dieſe Inſel in S. O. z. S. etwas ſüdlicher. Wenn man bei trübem Wetter Stevnsheſt nicht ſehen könnte, aber Skolmen kennbar wäre, ſo darf dieſe Schere nicht in S. W. z. S. ½ S. gebracht werden, bevor man durch erwähnte Merkzeichen erkennen kann, daß man öſtlich vor der Untiefe iſt. Iſt die in der Strecke zwiſchen Skolmen und Storboan liegende Schere Fliſa kennbar, ſo kann durch Peilen beſtimmt werden, wenn man ſich ſüdlicher als in Oſten von der erwähnten Untiefe befindet, und man kan ſicher nach Weyholm hinlavieren, ſo lange dieſer nicht öſtlicher als S. O. z. S. gebracht wird. In Rückſicht der weſtlich vor Storboan liegenden äußerſten Außengründe: Flaksboa, Meelklakken, Swartflua und Yſtklakken, wird man ſogar bei ziemlich ſtillem Wetter, Brandungen an ihnen wahrnehmen, wenn nur einige Deining Stat findet, wovon die See ſelten frei iſt; zwar kann man ihnen, wenn es erfordert würde, ganz nahe ſegeln, aber beſtimmte Kennzeichen anzugeben, die dem Unbekannten als ſichre Leitfaden dienen könnten, um ſich ihnen

darnach zu nähern, würde immerhin ſehr mißlich ſeyn. Ferner giebt es, wie auf der Karte zu ſehen iſt, eine Durchfahrt zwiſchen Flaksboa und Meelklakken nach der Inſel Bratwär hin, allein ſich ohne einen Lootſen da hinein zu wagen, würde ſowohl dieſer, als der innerhalb liegenden Untiefen wegen, äußerſt gefährlich ſeyn.

Träfe es ſich, daß ein Schiff in dieſem Fahrwaſſer öſtlicher wäre, z. B. außerhalb der Mündung von Ramsdefiord, und es wäre genöthiget zu lavieren oder einwärts zu halten, ehe es mit einem Lootſen verſehen wäre, ſo iſt es ſicher vor der Schere Giesſingboa, wenn Quitholm ein hoher, ſteiler und ganz weißer Holm in S. O z. O. gebracht iſt, ehe die Weyholmen in S. W. gepeilt werden. Hoppens Kirche auf der Inſel Smölen, hat einen ſpitzen Thurm, und iſt von dieſer Seite ſehr kennbar; die Peilung derſelben wird der achtſame Seefahrer mit großem Nutzen anwenden können.

In Ramsdefiord giebt es eigentlich keine Ankerplätze; doch können kleine Schiffe in Steensdeſund einlaufen, und auf der öſtlichen Seite des Meerbuſens können große Schiffe in einer Bucht Gielsde-Swaet genannt, auf gewiſſen Stellen ankern; aber die Ein- und Ausfahrt zu und von dieſen Plätzen iſt zwiſchen den vielen Holmen und Scheren überaus ſchwierig, ſo daß nur die größte Nothwendigkeit Anlaß geben könnte, ſie zu ſuchen, und dann wäre es rathſam kundige Seeleute, beſonders von den Inſeln Seebuede am Bord zu haben.

Südlich vor der gegen Norden vor Smölen liegenden Inſel Hammeröe, giebt es zwiſchen Katholm und Hauöe einen ziemlich guten eingeſchloſſenen einſtweiligen Ankerplatz, der 6 bis 7 Faden Tiefe hat.

Dicht innerhalb Indre-Weyholm und ſüdwärts vor Swartskiär kann man auf einer Stelle, Skinſtakholm genannt, ankern, wo es 4, 6 bis 10 Faden tief iſt, und wo ein guter haltbarer Ankergrund zu finden iſt; die Schiffe können hier vor Anker ſchwaien oder nach Umſtänden verteuen. Dieſer Ankerplatz iſt aber blos für eingehende Schiffe dienlich, denn die Ausſegelung kan nur allein mit weſtlichen Winden geſchehen.

Endlich iſt noch auf der Oſtſeite vor Friisholm bei der Inſel Bratwär, beſonders für kleine Schiffe, ein ganz guter Hafen, der 7 bis 8 Faden Tiefe und Sandgrund hat; aber die Einſegelung iſt überaus ſchwierig, daher derſelbe nur im Nothfalle darf geſucht werden.

Von Bratwär bis zu der Einfahrt bei den Grib-Inſeln, giebt es durchaus keinen Ankerplatz oder Zufluchtsort; man kann ſich den äußerſten ſichtbaren Scheren auf dieſer Strecke bis auf ½ Meile ſicher nähern. Der am weiteſten vom Lande entfernte Grund iſt Hilboan, welcher eine gute halbe Meile außerhalb der äußerſten ſichtbaren Scheren liegt; deſſen ſeichteſte Stelle iſt nur 2 bis 3 Faden tief; aber nahe außerhalb deſſelben hat man 15 bis 16, und ½ Kabellänge weiter hinaus 30 bis 60 Faden Tiefe. Sollte man hier entweder lavieren müſſen, oder man wollte ſich mit öſtlichem Winde ſo nahe als möglich unter der luvwärts liegenden Küſte halten, ſo kann man um die Lage dieſer Untiefe zu beſtimmen, folgendes Merkzeichen gebrauchen: nicht weiter oſtwärts zu ſteuern, als daß die öſtlichen Scheren bei den Grib-Inſeln noch in gerader Linie mit dem auf dem Vorgebirge Bremsnäs liegenden kennbaren Berge Plakmüſſen geſehen werden. Carlsholm iſt die größte und höchſte Inſel an dieſer Küſte, und kann als eine abgeſonderte Inſel deutlich erkannt werden; von dieſer liegt Hilboan in N. W., wenn man alſo Carlsholm etwas öſtlicher als O. S. O. von ſich hat, ſo iſt man ſüdwärts von dieſer Untiefe, wo die Schere Wall-Odden leicht erkannt werden kann; wäre man alsdann entweder genöthiget zu lavieren oder man könnte den Cours nach den Grib-Inſeln hinſteuern, ſo halte man ſich in einem gehörigen Abſtande von den ſichtbaren Scheren.

In einer Entfernung von ungefähr 3 Meilen rechtweiſend gegen Weſten von Smölen und eben ſo weit gegen N. W. von den Grib-Inſeln, liegen einige blinde Scheren und Untiefen, deren Strecke Oſt und Weſt ungefähr eine Meile, und die Breite Süd und Nord etwas weniger als eine halbe beträgt; von den Bewohnern dieſer Gegend werden ſie Grib-Tarren genannt, aber nach den ältern Karten und von den Seefahrern, ſind ſie unter dem Namen Nattergalene bekannt; ihre Tiefe iſt ſehr ungleich, auf einigen Stellen findet man 4, auf andern 5, 7 bis 9 Faden, aber auf einer Stelle iſt es mit dem ſeichteſten Waſſer nur 9 Fuß tief. Auf dieſer Höhe erfordern ſie die Aufmerkſamkeit der Seefahrer; indeſſen wird die See bei einiger Bewegung kennbar an ihnen branden, ſo daß ſie in einer ziemlichen Entfernung ſowohl geſehen, als gehört werden können; würde man außerdem Landkennung, als insbeſondre von Stewnsheſt haben, ſo kan man ſich durch die Peilung dieſes Berges geſichert halten. Nachdem dieſer Berg in S. oder S. z. O. gebracht iſt, ſo kann man, falls man weiter außen in der See wäre, erſt nach Süden hinhalten, bis die Peilungen der andern ausgezeichneten Berge, als Freykollen oder Tuſteren, Sicherheit geben, daß man ſich ſüdwärts vor dieſen Untiefen befindet, ehe man oſtwärts hinſteuert. Wenn die Mitte der Inſeln Grib in gerader Linie mit der Nordſeite des Tuſterens geſehen wird, ſo iſt man im Fahrwaſſer mitten zwiſchen Nattergalene und Myeholmen; würde man ſich dahingegen näher landwärts gegen Smölen, oder zwiſchen dieſer Inſel und Nattergalene befinden, ſo wird man durch aufmerkſame Peilungen der erwähnten Berge, aber beſonders der Grib-Inſeln, in Rückſicht des

Windes und des Orts, wo man ſich befindet, beſtimmt angeben können, welchen Cours man um dieſen Untiefen zu entgehen, ſteuern kann.

Auf der See außerhalb der Mündung der eigentlichen Haupteinfahrt, welche nach Drontheim führt, gewöhnlich Grib-Höelen genannt, iſt die Küſte durch ausgezeichnete Berge ſehr kennbar; die zwei Hauptkennzeichen, daß man ſich hieraußen befindet, ſind die Berge Tuſteren und Stewnsheſt *), welche beide, wenn es einigermaßen klares Wetter iſt, in einer Entfernung von ungefähr 12 Meilen geſehen werden können. Die Küſte zwiſchen dieſen zwei Bergen ſtreckt ſich ungefähr O. N. O. und W S. W., und die Berge ſelbſt nach ihrer Länge beinahe gegen S. S. O.; dies verurſacht, daß ſie, jeder auf ſeiner Seite, gleichſam die Strecke begränzen, und dieſelbe dadurch das Ausſehn einer Bucht geben, wovon ſie die äußerſten Gränzen ſind. Dieſe beiden Berge ſind einander in ihrer Geſtalt zum Theil ähnlich; doch kann man, wenn bei trübem Wetter nur einer von ihnen ſichtbar ſeyn würde, und man wäre öſtlicher als im Norden von dieſem entfernt, gewiß ſeyn, daß es Stewnsheſt und nicht Tuſteren iſt; weil man ſich binnen zwiſchen den Inſeln befinden muß, ehe letzterer Berg unter einer ſolchen Geſtalt in Süden oder Weſten geſehen werden könnte. Ferner iſt der, ungefähr 3 Meilen gegen S. S. O. von Chriſtianſund liegende, ſehr hohe und ſteile Berg Reensfield auch vorzüglich kennbar; auf dem Gipfel deſſelben liegt ein runder Humpel, welcher einem Hutkopfe ähnlich iſt **). Obgleich Mangilberg, der $2\frac{1}{4}$ Meile oſtwärts vor Chriſtiansſund liegt, nicht ſo hoch als die andern Berge iſt, ſo zeichnet derſelbe ſich doch, durch deſſen ganz ſteile Oſtſeite und die auf dem Gipfel befindlichen drei Zacken, welche man in einer weiten Entfernung ſehen kann, ſehr aus. Endlich iſt unter den höhern Bergen noch Freykollen ein hoher und bemerkbarer Berg, der beinahe eine Meile ſüdwärts vor Chriſtiansſund liegt. Die niedrigern Berge ſind: Qwernberg, eine gute halbe Meile oſtwärts vor Chriſtiansſund, und Plakmüſſen auf dem Vorgebirge Bremsnäs; die Geſtalt dieſer Berge findet man auf dem 2ten Landvertonungsblatte unter No. 5 und 6 deutlich abgebildet. Außerhalb der Küſte iſt die Inſel Grib eine unfehlbare Marke; ſie iſt eine kleine und niedrige Inſel, ungefähr von 3 Kabellängen im Durchſchnitte, und von einer Menge Holmen und Scheren umgeben. Die Hauptinſel iſt ungemein ſtark bebaut, und hat eine Kirche mit einer kleinen Thurmſpitze.

Wenn man durch gehörige Beobachtungen ſeiner Lage, oder durch zuverläßige Peilungen der vorerwähnten Landmarken, überzeugt iſt, bei den Grib-Inſeln einlaufen zu können, ſo iſt die ſicherſte Einfahrt zu der nach Drontheim führenden Fahrbahn, nördlich und öſtlich um dieſe Inſeln, welche gewöhnlich Grib-Höelen genannt wird; man kann auch ſüdlich um die Grib-Inſeln einſegeln, aber die Durchfahrt iſt zwiſchen den daſelbſt liegenden, ſowohl ſichtbaren als blinden Scheren, nicht ſo breit, als auf der nördlichen Seite — obgleich es eine ſichere Durchfahrt zwiſchen dieſen Scheren giebt, ſo iſt dieſe für Unbekannte doch ſchwieriger als die Nördlichere. Uebrigens kann man, um mit einem Lootſen verſehen zu werden, den ſichtbaren Holmen und Scheren der Grib-Inſeln auf allen Seiten ziemlich nahe ſegeln. Wenn man öſtlich um Grib gekommen iſt, ſo wird landwärts nach O. S O. oder O. z. S. $\frac{1}{2}$ S. gerade auf Tuſteren geſteuert, wodurch man vor allen innerhalb Grib liegenden Untiefen ſicher geht; und wenn man ſo weit gekommen iſt, daß Reensfield über Qwärnberg geſehen wird, ſo iſt man vor allem weſtwärts liegenden ſicher.

Auf der nördlichſten Seite von Griböe, iſt zwiſchen dieſer und den Scheren ein Ankerplatz, deſſen ſich Schiffe, beſonders bei ſtillem und gutem Wetter, bedienen können, um nicht durch den Strom fortgeriſſen zu werden und in einem Fahrwaſſer, wo ſo viele Scheren, und die andern einſtweiligen Ankerplätze ſo weit entfernt ſind, in Verlegenheit zu gerathen; zwar findet man hier 12 bis 18 Faden Tiefe, aber auch guten reinen Sandgrund.

*) Der Berg Stewnsheſt iſt eine Hauptmarke, allein derſelbe konnte, ohne den Maaßſtab dieſer Karte zu verändern, hier nicht mit inbegriffen werden; da dieſer Berg aber doch ſo nahe an den Gränzen der Karte liegt, ſo iſt derſelbe auf einem kleinen angehefteten und eingebogenen Stück Papier zugefügt worden; wobei jedoch angezeigt wird: daß ſich auf dieſem angeſetzten Stücke, in Rückſicht der Breite dieſes Berges, ein kleiner Fehler eingeſchlichen hat, dadurch, daß derſelbe auf dieſem Stücke beinahe eine Minute nördlicher abgezeichnet iſt, als ſolcher nach einer Viriſication der obſervirten Breitengrade eigentlich ſeyn ſollte; aber dieſes konnte, ohne das Verhältniß des Ganzen zu verzeichnen, hier nicht verändert werden; welches davon herrühren kann, daß dieſe Karte eine einfache Reduction der Originalzeichung iſt. Ein jeder wird wiſſen wie leicht kleine unvermeidliche Fehler durch die Aufmeſſungs-Inſtrumente auf ſo großen Strecken entſtehen können, wie auch was die Zuſammenziehung und Ausdehnung des Papiers verurſachen kann. Auf der Karte No. 2 iſt dieſer Berg nach ſeiner wahren Pohlhöhe abgezeichnet.

**) Wegen der beſtimmten Größe der Karte, konnte der Berg Reensfield nicht auf dieſer inbegriffen werden; aber auf der Karte No. 2 iſt derſelbe in ſeiner wahren Lage abgezeichnet. Der Berg Haaſnippe, welcher unter den Landvertonungen abgebildet iſt, liegt ſo weit im Lande hinein, daß derſelbe auf keiner dieſer Karten angedeutet werden konnte.

Da die Klippen dieſes Zufluchtsorts einſt mit Verteuringen ſind verſehen worden, ſo können Schiffe daſelbſt gut liegen. Die Ausſegelung von da iſt leicht, und kann, ſo zu ſagen, nach allen Seiten geſchehen.

Würde man bei harter Kühlte verfehlen einen Lootſen von der Inſel Grib zu erhalten, und wäre genöthiget ohne einen Lootſen weiter hineinzulaufen, ſo kann man ſich der Inſel Soelwär nähern, und von da mit einem Lootſen verſehen werden, oder wenn man einſtweilig ankern wollte, ſo wird ſich ein kleiner Hafen zwiſchen Lille-Soelwär und Plakken dazu darbieten, wo es 6 bis 8 Faden Tiefe, Sand und Lehmgrund giebt; aber deſſen Ausdehnung beträgt nur 1 bis 2 Kabellängen. Soelwär iſt eine der ſüdlichſten von den in S. W. von Smöelen liegenden Inſeln, und ſehr leicht zu erkennen; ſie iſt ziemlich hoch und es ſteht eine kleine Warde auf derſelben. Wenn man die außerhalb Soelwär liegende kleine Inſel Gieſſingen paſſirt iſt, ſo wird Lille-Soelwär leicht erkannt werden können. Sobald man unter die Haaſkiären, welche übrigens ganz rein ſind, gekommen iſt, ſo wird man in einer kleinen Bucht auf Soelwär, Häuſer ſehen können, alsdann wird Lille-Soelwär in Norden gebracht und gerade auf dieſe hingeſteuert; darauf wird man zwei kleine Warden, die eine auf Lille-Soelwär und die andere auf Plakken, gewahr werden, zwiſchen dieſe muß man gerade hineinhalten, und den Anker mitten im Hafen fallen laſſen, und gleich Verteutaue an den Ringen am Lande feſt machen. Dieſer Hafen iſt indeſſen nicht ſo bequem für Schiffe, die nach Drontheim gehen wollen, aber für die Ausſegelnden dagegen dienlicher. Die Schere Soelwärsboa, welche ungefähr $1\frac{1}{2}$ Viertelmeile im S. O. von Soelwär liegt, iſt nicht gefährlich, weil ſie bei hohem Waſſer noch nicht völlig bedeckt iſt, ſo daß man ſie bei gutem Wetter immer ſehen kan, und bei einigem Seegange iſt die Brandung ſtark an ihr; man kann ſich ihr auf allen Seiten bis auf ein Paar Kabellängen ſicher nähern.

Die auf der Karte auspunktirte Untiefe, auf welcher die Scheren Oſt- und Süd-Rawn, und an deren Karten Baadahlſteen, Siälbrån und Kraaka mit mehrere liegen, wird unter einer Benennung, Rawnene genannt. Zwiſchen den Scheren, welche zwiſchen Grib und dieſer Untiefe liegen, ſind mehrere Durchfahrten, wovon beſonders eine, zwiſchen Trefflesen und Rundſkiellingen, am nächſten nach Chriſtiansſund hinführt; doch werden genaue Kenntniſſe erfordert um ſich ohne Lootſen da hindurch zu wagen.

Zwiſchen der Untiefe Rawnen und dem Grunde, auf welcher die Myeholmen liegen, iſt gleichfalls für Wohlbekannte eine ſehr gute Einfahrt, welche nach Beſchaffenheit des Windes, beſonders von denjenigen, welche nach Chriſtanſund beſtimmt ſind, benutzt werden kann. Den äußerſten ſichtbaren Scheren dieſer Untiefen kann man ſich bis auf ungefähr $\frac{1}{2}$ Meile ſicher nähern. Die Myeholmen werden ſich ziemlich geſammelt zeigen. Die Scheren Baadahlſteen ſo wie auch die Rawneſcheren und Muin ſind immer ſichtbar; man könnte leicht annehmen, daß ſie zu den Myeholmen gehören; wenn man aber gute Kennung von der zwiſchen ihnen und den Myeholmen befindlichen Oeffnung hat, ſo kann nach O. S. O. $\frac{1}{2}$ S. mitten in dieſer Einfahrt hineingeſteuert werden, wozu folgende Landmarke dient: daß die nördlichſte, oder zunächſt Süden vor Bremsnäs liegende jähe Hucke, mitten zwiſchen Reensfield und Freykollen gehalten wird, bis man Store-Sortna ſehen kann und ſich dieſer Schere nähert; dann kann allmählich mehr öſtlich nach und längs Sweggen, die nördliche Küſte des Vorgebirges Bremsnäs, hingeſteuert werden, wo man dem über der Waſſerfläche Sichtbaren ziemlich nahe ſegeln kann. Während der Durchſegelung dieſer Fahrbahn muß man die Schere Süd-Rawn kennen können, innerhalb dieſer iſt zu beobachten, nicht nördlicher zu halten, als daß beſtändig eine Oeffnung zwiſchen dieſer und den Myeholmen geſehen wird, bis man ſicher iſt öſtlich vor Midfiordfald zu ſeyn.

Auf beiden Seiten der ſüdlich vor den Myeholmen liegenden Schere Fuglen giebt es eine gute Einfahrt, die gewöhnlich Fugleleed genannt wird. Würde man ſich außerhalb der Myeholmen und nördlich vor Stewnsheſt befinden, und ſichre Kennung von dieſem Berge haben, ſo ſuche man ihn in S. S. O. etwas öſtlicher zu bringen, und ſteure nach dieſem Courſe gerade auf denſelben zu, wodurch die Myeholmen ſichtbar werden; dieſe läßt man an Backbord liegen und ſucht Kennung von den Scheren Föllingen und Fuglen zu erhalten. Dieſe beiden Scheren ſind einander ſehr ähnlich, aber man muß ſich keinesweges irre führen laſſen und nördlich um Föllingen gehen. Wenn man nach dem Lande hinſteuert und Föllingen voraus hat, ſo wird Plakmüſſen ſüdlich vor Mangilberg geſehen; wenn aber Plakmüſſen ſich dagegen auf der Nordſeite des Mangilberges zeigt, ſo muß die voraus liegende Schere Fuglen ſeyn, bei welchen man nach dem Winde und den andern Umſtänden gemäß, wie ſchon erwähnt, auf beiden Seiten vorbei ſegeln kann. Kommt man längs der Küſte von Südweſten her, ſo muß man ſich vor einigen kleinen Scheren, Fuglewingerne genannt, in Acht nehmen, die auf dem öſtlichen Ende des ſich von $\frac{1}{4}$ bis $\frac{1}{2}$ Meile von der Schere Fuglen aus erſtreckenden Grundes liegen. Die Scheren Fuglewingerne ſind mit der Ebbe ſichtbar, und die See brandet beinahe immer an ihnen. In dieſem Fahrwaſſer liegen ferner zwei blinde Scheren, Fognan und Ballerman genannt, aber an dieſen brandet es ſogar bei dem geringſten Winde oder der Bewegung der See, und die Brandung der letztern iſt beinahe $\frac{1}{18}$ Meile lang; man kann ſich ihnen auf allen Seiten bis auf ein Paar Kabellängen nähern. Auf der äußerſten öſtlichen Spitze des Grundes der Myeholmen, liegt eine blinde Schere, Braka genannt, welcher

man ſehr nahe ſegeln kann, ja man könnte ſogar, wenn es nöthig wäre, zwiſchen dieſer und Lille-Sortna, doch zunächſt Braka auf 6, 8 bis 10 Faden Tiefe hindurchſegeln. Die Schiffe, welche von Südweſten herkommen, welches gewöhnlich der Fall iſt, beſonders mit denen die Breedſund oder Walderhoug anthun, wovon in dem folgenden Kapitel gehandelt wird, können, weil Quitholm ſich ſehr auszeichnet, leicht Kennung vom dieſem erhalten; denn die äußerſte Küſte außerhalb Stewnsheſt iſt ganz niedrig, und dieſer, der äußerſte, ungefähr ¼ Meile vom Lande entfernt liegende Holm, iſt ziemlich hoch, ſpitzig und ganz weiß. Dabei kann ferner bemerkt werden, daß eine Fahrbahn binnen um Quittingengrund, Swartoxen und Quitholm geht, welche aber ohne beſondere Veranlaſſung nicht benutzt werden ſollte; die, welche ſich indeſſen derſelben bedienen, müſſen nothwendig außerhalb oder weſtlich um Tromſkiär ſegeln, welcher man ſich bis auf ein Paar Kabellängen nähern kann.

Es darf nicht unberührt übergangen werden, daß auf ¼ Meile gegen W. z. N. von der Schere Fuglen entfernt, ein kleiner Steingrund liegt, der mit den Namen Kroppen iſt belegt worden, deſſen Größe nur 2 bis 3 Kabellängen im Durchſchnitte beträgt, und größtentheils 8 Faden Tiefe hat, aber auf der ſeichteſten Stelle findet man nur 5 Faden; bei ſchwächerm Seegange wird es nicht immer an demſelben branden; indeſſen darf man, der Grundbrandungen wegen, doch nicht wagen über ihn weg zu ſegeln. Da dieſe Untiefe beinahe in einer geraden Richtung mit den beiden Bergen Plakmüſſen und Mangilberg liegt, ſo iſt man ſicher nördlich vor derſelben zu ſeyn, wenn Plakmüſſen frei auf der Südſeite des Mangilberges geſehen wird; würde man ſich dagegen ſüdlich vor dieſer Untiefe befinden, ſo muß der erſte Berg den letztern entweder decken oder jener ſich auf der Nordſeite vor dieſem zeigen.

Nachdem alſo, von Norden angefangen, die verſchiedenen Einfahrten zu der nach Drontheim führenden Hauptfahrbahn, mit den an den Außeninſeln und an der Küſte befindlichen Ankerplätzen ſind erwähnt worden, ſo könnte wohl eine Nachricht von den Ankerplätzen, welche auf der langen Ein- und Ausfahrt, Leedet genannt, zu und von Drontheim vorgefunden werden, nützlich und angenehm ſeyn; obgleich es mit den allerbeſten Karten ſogar dem kundigſten Seemanne nicht möglich ſeyn wird, dieſes Fahrwaſſer ohne die Anführung eines Lootſen zu beſegeln oder in die Häfen einzulaufen. Wären dieſe Ankerplätze nicht vorhanden, ſo wäre es kaum möglich Drontheim zu erreichen; denn man wird ſich bei annähernder Nachtzeit, trübem Wetter, Gegenſtrome u. d. gl. unmöglich in einem ſo engen Fahrwaſſer lavierend halten können. Ein erfahrner Lootſe wird daher nicht leicht einen ſolchen Ankerplatz verlaſſen, ehe er ſich im Stande ſieht einen andern zu erreichen, es ſei denn, daß Zeit und Umſtände es erlauben, die Reiſe nach dem Beſtimmungsorte fortzuſetzen.

Wenn man von Süden herkommend bei der Schere Fuglen einſegeln wollte, ſo findet man den erſten Ankerplatz bei Smörholm, wo es, beſonders für eingehende Schiffe, welche in dieſem Fahrwaſſer Gegendwind antreffen und nicht wieder in See gehen wollen, einen guten Hafen giebt.

Ferner findet man in Uhrwaagen bei Langöe einen ziemlich guten einſtweiligen Ankerplatz; doch iſt er etwas enge und die Ausfahrt mehrentheils mit Schwierigkeiten verbunden, und wird daher nur denjenigen dienlich ſeyn, welche bei eintretender Windſtille und eines in dieſem engen Fahrwaſſer ſtark fließenden Stromes wegen, genöthiget wären ſich deſſen zu bedienen, und in ſolchem Falle ſich durch bugſieren hineinhelfen könnten. Dieſer Ankerplatz liegt für ausgehende Schiffe am bequemſten, weil dieſe mit öſtlichen Winden ohne große Schwierigkeiten von da auslaufen können. Uebrigens trifft man keinen Hafen ehe man

Chriſtianſund, eine bekannte und nicht unbedeutende Handelsſtadt, die ein Schiffswerft hat, wo die größten Schiffe nöthigen Falls mit allen Bedürfniſſen verſehen werden können, erreicht. Die Einſegelung in den Hafen kan von beiden Seiten geſchehen, denn der Sund hat die ganze Strecke hindurch eine hinlängliche Tiefe.

Der erſte Hafen, welchen man auf der Südſeite der nach Drontheim führenden Hauptfahrbahn antrifft, iſt bei Ringholm; aber dieſer iſt nur für ausgehende oder ſolche Schiffe brauchbar, die nach Chriſtianſund beſtimmt ſind, und wegen Veränderung des Windes ihr Ziel nicht erreichen können. Die Einfahrt iſt etwas enge und ſchwierig, aber der Hafen iſt geräumig und gut, die Tiefe beträgt 8 bis 9 Faden.

Kleine und nicht tiefſtechende Schiffe können durch Hammerſund nach Stangdrag gehen; doch iſt die Durchfahrt etwas enge. Große Schiffe können zu dieſem Ankerplatze von der nördlichen Seite einſegeln, und ſich auf der da befindlichen Tiefe von 8 bis 9 Klaftern einſtweilen vor Anker legen. Indeſſen iſt derſelbe nur für eingehende Schiffe dienlich, die am beſten wieder mit den Winden ausſegeln können, welche zur Forſetzung der Reiſe nach Drontheim bequem ſind.

Ungefähr 1¼ Meile oſtwärts von Lille-Soelwär — welcher Ankerplatz, bei der Gelegenheit, wenn ein Schiff zufälligerweiſe bei den Grib-Inſeln vorbei treiben würde, Seite 13 erwähnt worden iſt — findet man bei Arnede einen ſehr guten Hafen, der 6 bis 7 Faden Tiefe und reinen Ankergrund hat. Da derſelbe beſſer iſt als der bei Soelwär, ſo würden die Schiffe, welche von dieſem ausgelaufen oder vorbei geſegelt wären, und

Gegenwind mit einiger Kühlte antreffen, ſogar wohl thun, wenn ſie ſich nach jenem zurück begeben; doch iſt derſelbe bequemer für aus- als für eingehende Schiffe, denn mit den ſüdlichen Winden, welche zum Verfolg der Reiſe nach Drontheim dienlich ſind, iſt es ſchwierig von da auszulaufen.

Eine gute ¼ Meile im S. O. von Arnede liegt eine Bank, die von Oſten nach Weſten, ungefähr ¼ Meile lang und von Norden nach Süden halb ſo breit iſt; es wird 6 bis 7 Faden Tiefe und guter ſandiger Boden auf derſelben vorgefunden; ſie kann mit allen Winden, außer den ſüdweſtlichen, welche ſchwere Seen verurſachen, als eine ganz gute Rhede betrachtet werden.

Auf der ſüdlichen Seite der nach Drontheim führenden Fahrbahn, der Inſel Eddöe gegenüber, findet man zwiſchen Soelſkiärdöe und Storöe einen ſehr guten und bequemen Nothhafen von 8 bis 10 Faden Tiefe mit weichem Grunde, der ſowohl für ein- als ausgehende Schiffe dienlich iſt.

Langs der ſüdlichen Seite von Eddöe kann man, bei eintretender Windſtille und ſtark fließendem Gegenſtrome, auf ⅛ bis ¼ Meile vom Lande entfernt einſtweilen ankern; die Tiefe iſt von 15 bis 22 Faden Sandgrund; allein der beſte Ankerplatz iſt in S. O. von der Kirche, 2 bis 3 Kabellängen vom Lande entfernt, wo es 7 bis 9 Faden tief und lehmiger Boden iſt; man kann ſowohl mit weſtlichen als öſtlichen Winden leicht von hier unter Segel gehen.

Bei Tyrhoug, an dem nordöſtlichen Ende von Eddöe, iſt ſowohl für einkommende als ausgehende Schiffe ein guter Hafen, von 5 bis 6 Faden Tiefe mit feinem weißen Sande. Wenn es nicht zu ſtark wehet, ſo kann man auf einer in N. O. nahe außerhalb des Hafens liegenden Bank, Klatflue genannt, einſtweilen ankern. Die Größe derſelben iſt auf Norden und Süden 2 bis 3, und auf Oſten und Weſten beinahe 2 Kabellängen; die größte Tiefe findet man auf der ſüdlichſten Kante, nämlich 12 bis 13, aber auf der nördlichen nur 5 Faden, und überall iſt ſandiger Boden. Der beſte Ankerplatz iſt auf 7 bis 8 Faden Tiefe, und wenn es ſtärker wehen ſollte, ſo kann man entweder nach Tyrhoug oder nach der, ¼ Meile weiter nordwärts liegenden kleinen Inſel Otterholm hinſegeln, wo es auch einen guten einſtweiligen Ankerplatz giebt, der eigentlich ein zwiſchen zwei Holmen befindlicher Sund iſt, der 5 bis 6 Faden Tiefe und reinen Grund hat; allein der Sund iſt ziemlich enge, und da man nicht mit ſüdweſten Wind durchſegeln kann, ſo iſt derſelbe nicht für eingehende Schiffe dienlich.

Bei Indre-Wärde iſt hingegen ein guter Hafen, der 8 bis 10 Faden Tiefe und Sandgrund hat, deſſen ſich alle Schiffe ohne Rückſicht ihrer Beſtimmung bedienen können.

In der Bucht öſtlich vor Skibnäs giebt es eine gute Rhede, wo man auf 3 bis 14 Faden Tiefe ankern kann; mit den Winden, welche einigen Seegang verurſachen können, wird der Anker, der landwärts abnehmenden Tiefe wegen, den Grund deſto ſtärker faſſen. Die Landwinde, mit welchen die Tiefe dagegen zunehmend iſt, werden natürlicherweiſe keinen Seegang verurſachen, und da dieſe Stelle außerdem mit Verteuringen verſehen iſt, ſo können ſowohl ein- als ausgehende Schiffe dieſen Ankerplatz gut benutzen.

Zwiſchen den kleinen Inſeln, welche Toft-Inſeln genannt werden, giebt es auf 7 bis 8 Faden Tiefe einen einſtweiligen Ankerplatz, der aber nur für eingehende Schiffe dienlich iſt; allein derſelbe iſt nicht ſehr gut und wird daher ſelten geſucht.

Bei der auf der ſüdlichen Seite der Inſel Hittern liegenden Hucke Aunhammer, iſt für ausgehende Schiffe ein guter Hafen, wozu die Einfahrt dicht weſtlich vor der Hucke iſt. Die Tiefe deſſelben beträgt 9 bis 10 Faden und der Boden iſt Modergrund. Ferner wird man ungefähr ¼ Meile weiter weſtwärts, auf der Nordſeite vor Markusöe einen Hafen antreffen.

Bei Mageröe iſt einer der beſten und geräumigſten Häfen dieſes Fahrwaſſers, der ſowohl für Ein- als Ausgehende bequem iſt.

Etwas öſtlich vor dem auf der Inſel Hitteren liegenden Hofe Hawna giebt es eine gute Sommerrhede, wo Schiffe auf einer Bank von ziemlichem Umfange, ungefähr 2 bis 3 Kabellängen vom Lande entfernt, vor Anker ſchwaien können; die Tiefe beträgt 7 bis 9 Faden und der Boden iſt Lehmgrund. Daß einzigſte wovor man ſich daſelbſt zu hüten hat, iſt eine ungefähr 2 Kabellängen außerhalb der weſtlichen Pünte liegende kleine blinde Schere. Südweſtliche Winde werden einigen Seegang verurſachen, und mit S. O. iſt es nicht leicht von da unter Segel zu gehen, weswegen ſie für eingehende Schiffe am dienlichſten iſt.

Zwiſchen Terningen und Skarnſkiär giebt es, dicht öſtlich vor der erſtern, einen eben nicht ſehr guten Ankerplatz; denn der Grund beſteht aus ſcharfen und ſpitzigen Steinen, und iſt daher dem Ankertaue gefährlich. Die Tiefe beträgt daſelbſt 11 bis 12 Faden; wenn es mit ſüdweſtlichen Winden etwas wehet, ſo wird ſolches einen ziemlich ſchweren Seegang zur Folge haben, es iſt ſogar mit dieſen Winden, beſonders wenn ſie etwas ſüdlicher ſind, ſchwierig von da unter Segel zu gehen. Da die ausgehenden Schiffe auch nicht leicht von dieſem Ankerplatze abſegeln können, ſo dürfte derſelbe nur im Nothfalle geſucht werden.

Ferner hat man einen Ankerplatz in Dybſund, zwiſchen den Inſeln Gidſten und Onnſe, von 14 bis 16 Faden Tiefe; allein es iſt, außer mit den Winden zwiſchen N. O. und N. W, ſehr ſchwierig von da aus- zulaufen, weswegen auch dieſer nicht, ohne dazu genöthiget zu ſeyn, benutzt werden ſollte.

Dagegen wird man in der Bucht, auf der Nordoſtſeite der ſüdlich von da liegenden Inſel Hemſkiälöe, einen ſehr guten Ankerplatz von 10 bis 12 Faden Tiefe vorfinden; ungeachtet dieſer eine offene Rhede iſt, wo man den nordöſtlichen Winden blosgeſtellt liegt, ſo werden dieſe doch keinen ſchweren Seegang verurſachen. Da die Ausſegelung nicht mit öſtlichen Winden geſchehen kann, ſo iſt derſelbe nur für eingehende Schiffe dienlich.

Der Hafen bei der Inſel Süd-Lexen iſt einer der beſten dieſes Fahrwaſſers, weswegen er auch ſehr geſucht wird. Der Grund beſteht aus Sand und Lehm, und die Tiefe beträgt 6 bis 7 Faden. Dieſer Hafen iſt ſowohl den weſt- als oſtwärts gehenden Schiffen dienlich; die letztern werden ſogar, wenn ſie mit ſüdweſtlicher harten Kühlte hier ankommen, an dieſem Orte verweilen; den in ſolchem Falle können ſie nicht die Strecke von Agnäs bis Rödberg durchſegeln.

Auf der S. O. Seite der Inſel Nord-Lexen können eingehende Schiffe auf 8 bis 10 Faden Tiefe, Sandgrund, ſo wie auch zwiſchen den Fiſcherholmen, wo es 6 Faden tief iſt, ankern; allein man darf ſich dieſer beiden Ankerplätze, eines ſtark gehenden Stromes wegen, nur bei ſtillem Wetter bedienen.

Sowohl oſt- als weſtwärts gehende Schiffe finden bei Kongswold einen guten Hafen, denn die letztern können ſogar mit nördlichem Winde hinaus lavieren.

Bei Stawöe giebt es einen guten Hafen, der aber nur für ausgehende Schiffe dienlich iſt; denn mit dem niedrigſten Waſſer hängt die Inſel mit dem feſten Lande zuſammen. Auf dieſem Ankerplatze findet man dem äußerſten Ringe gegenüber eine Tiefe von 14 bis 16 Faden, aber bei dem innerſten nur 8 bis 10, und guten Ankergrund.

Auf der ſüdlichen Seite der Inſel Garten können eingehende Schiffe bei gutem Wetter, Windſtille oder Gegenſtroms halber, auf 10 bis 12 Faden Tiefe einſtweilen ankern. Der Grund beſteht aus weißem Sande.

In der Bucht bei Worpholm, und von da bis zu der Hucke Horholm, kann man längs der Küſte, auf 1 bis 2 Kabellängen von derſelben entfernt, ankern; es iſt daſelbſt ziemlich leicht mit allen brauchbaren Winden unter Segel zu gehen. Ferner giebt es weiter oſtwärts in Oerelandsbucht eine ebene Sandbank, die ſich ¼ Meile längs der Küſte und ungefähr eben ſo weit vom Lande aus erſtreckt, auf welcher 5 bis 16 Faden zunehmende Tiefe und röthlicher Sand mit Lehm gefunden wird; man darf dem Lande aber nicht näher als bis auf 5 Faden kommen. Es geht kein bedeutender Seegang an dieſem Orte, der ſtärkſte könnte mit ſüdöſtlichem Winde erfolgen; weil aber die Tiefe landwärts abnehmend iſt, ſo liegt man hier doch ziemlich ſicher.

Noch giebt es weiter oſtwärts bei Oſteraad eine gute Rhede, wo man 7 bis 8 Faden Tiefe, Sand und Lehm findet; doch iſt dieſe nicht ſo gut als die vorige, und wird bloß von weſtwärts gehenden Schiffen gebraucht.

Zwiſchen den Eidsholmen, welche ungefähr ½ Meile öſtlich vor dem letzterwähnten Orte liegen, kann man ſich auf 7 bis 8 Faden Tiefe, Sand und Lehmgrund, vor Anker legen.

Ein Schiff, daß zufälligerweiſe in dieſen Meerbuſen weiter hineintreiben könnte, kann bei Hatlewig, auf 9 bis 10 Faden Tiefe, einſtweilen ankern.

Endlich iſt ganz binnen im Nordfiord ein guter und ziemlich eingeſchloſſener Hafen, der eine Tiefe von 14 bis 16 Faden hat, aber die Ausſegelung iſt von da etwas ſchwierig; es müßte auch ein ganz beſonderer Fall eintreten, wenn ein Schiff genöthiget wäre ſo weit hineinzulaufen.

In Feewaag, auf der Südſeite des Meerbuſens Skiörenfiord, werden ausgehende Schiffe einen ziemlich guten, einigermaßen eingeſchloſſenen Hafen von 12 bis 14 Faden Tiefe vorfinden. Weil man von da mit allen öſtlichen Winden ausſegeln kann, ſo iſt es, beſonders im Spätjähre, beſſer ſich dieſes Ankerplatzes, als deſſen bei Oerelandsbucht zu bedienen.

Bei der Landſpitze Agnäs liegen ein Paar blinde Scheren; allein man hat daſelbſt auf 7 bis 9 Faden Tiefe auch zugleich einen Ankerplatz, der bei ſtillem und gutem Wetter, des hier auf dieſer Strecke ſehr ſtark laufenden Stromes wegen, benutzt wird. Im Jahre 1804 wurde auf der nordöſtlichen Seite dieſer Landſpitze ein kleines Leuchtfeuer in einem roth angeſtrichenen Hauſe errichtet, das ungefähr 60 Fuß über der Waſſerfläche ſteht, und vom 1ſten September bis zum 15ten April jede Nacht brennen ſoll.

Bei Sälwen, ungefähr ½ Meile ſüdwärts vor Agnäs, iſt für eingehende Schiffe ein guter und bequemer Hafen, wo es 8 bis 12 Faden tieft.

Noch ½ Meile ſüdwärts vor dem letzerwähnten, dem Hofe Aaramon gegenüber, giebt es in einer kleinen Entfernung von der Küſte eine Bank, deren Boden aus Sand und Lehm beſteht und eine Tiefe von 9 bis 10 Faden hat, auf welcher man bei Windſtille, des Stromes wegen, einſtweilen ankern, und das Schiff durch Taue am Lande feſt machen kann.

Weiter ſüdlich findet man bei Lenswig zwei Buchten, wovon die nördlichſte Ydre-Lenswig, und die ſüdlichſte Lenswig-Hafen genannt wird. Erſtere kann von allen Schiffen, ohne Rückſicht ihrer Beſtimmung, benutzt werden; die Ausgehenden ankern am bequemſten auf 10, und die Eingehenden auf 6 Faden Tiefe, der Grund iſt lehmig. Die letztere Bucht iſt nicht ſo gut, am wenigſten für ausgehende Schiffe, auch giebt es hier eine größere Tiefe.

Auf der öſtlichen Seite dieſes Meerbuſens wird man unter dem Berge Blaaheja eine Bucht antreffen, wo es auf 10 Faden Tiefe einen guten lehmigen Grund giebt; ausgehende Schiffe ſollten ſich deren aber nur Windſtille oder des Stromes wegen bedienen, weil ſie nicht mit allen ſüdlichen Winden leicht von da auslaufen können; aber für die nach Drontheim beſtimmten Schiffe iſt dieſer Hafen in jedem Falle gut.

Innerhalb der Landſpitze Rödberg wird ſich ſowohl für ein- als ausgehende Schiffe ein guter einſtweiliger Ankerplatz darbieten, wo man am beſten auf 5 à 7 Faden Tiefe ankern kann. Man darf dem Lande aber nicht näher kommen, als bis auf 4, und der zunehmenden Tiefe wegen, ſich nicht weiter davon entfernen, als bis auf 10 Faden Tiefe. Mit nördlichen und weſtlichen Winden wird hier kein Seegang erfolgen, und mit den entgegengeſetzten wird der Anker den ſchrägen Boden deſto ſtärker faſſen.

Zwiſchen Froſſetſkiär und Flakgarden giebt es eine ziemlich gute Rhede, wo die Tiefe von 6 bis 12 Faden beträgt: je näher nach Flakgarden hin, deſto weniger tief. Man kan dieſer Schere ſehr nahe gehen, ja ſogar zwiſchen derſelben und dem Lande ſegeln.

Auf der ſüdlichen Seite der Feſtung Munkholm wird man, ungefähr 2 Kabellängen von dem Holme entfernt, eine gute Rhede von 8 bis 10 Faden Tiefe antreffen. Größere Schiffe können dort ſowohl an ihren Ankern, als auch an den auf dem Holme unterhalb der Feſtung angebrachten Ringen vertäuen. Die kleinern Schiffe werden ſich auf einer geringern Tiefe näher hinanlegen. Im Jahre 1798 wurde auf dem Thurme dieſer Feſtung ein Leuchtfeuer errichtet, welches den 1ſten September angezündet wird, und bis zum 15ten April ununterbrochen brennt.

Endlich kömmt man nach einer langen und beſchwerlichen Fahrt zu der bekannten uralten Stadt und dem bedeutenden Handelsorte Drontheim, welche natürlich ein vollſtändiges Werft beſitzt; allein es iſt hier doch eigentlich kein guter Hafen, außer für die Schiffe, welche nicht über 12 bis 13 Fuß tief ſtechen und den öſtlich vor der Stadt befindlichen Fluß hinauf ſegeln können. Die Schiffe, welche tiefer ſtechen und ſich durch Löſchen nicht in den Stand ſetzen können dort einzulaufen, werden bei Drontheim kein gutes Winterlager finden; indeſſen giebt es doch gerade vor der weſtlichen Seite der Stadt eine gute Rhede.

Endlich wird bemerkt: daß an der auf der Karte No. 1 enthaltenen Küſtſtrecke, der durch die Fluth entſtehende Hauptſtrom ſeine Richtung längs den Küſten und Inſeln öſtlich, nordöſtlich und nördlich nimmt, welches indeſſen nach den Krümmungen der Küſten, der Geſtalt der Inſeln und nach den Richtungen der zwiſchen ihnen befindlichen Fahrbahnen mehr oder weniger verſchieden ſeyn wird. Die Ebbe läuft natürlich in entgegengeſetzten Richtungen. Außerhalb der Küſten geht die Fluth immer nach N. O. und N. und die Ebbe nach S. W; doch fließt der Strom mit ſtarken weſtlichen Winden, es mag fluthen oder ebben, beſtändig nach N. und N. O. Bei ſtehendem öſtlichen Winde wird der Strom hingegen immer nach S. W. laufen, aber ſelten ſo ſtark als im erſten Falle. Ueberhaupt kann man als eine ziemlich ſichere Regel annehmen, daß der Strom auf dieſer Höhe, beſonders auf 8, 12 bis 16 Meilen vom Lande entfernt, ſtärker und gewöhnlicher nach N. O. geht, als umgekehrt. Da nun der Strom, außerhalb dieſer Küſten und Inſeln, die Schiffe mehr nach Nordoſten abtreibt, als entgegengeſetzt, ſo erfordert dieſes, bei Anthuung eines Reviers oder eines Einlaufes, beſonders nördlich vor den Grib-Inſeln und in der ſpäteren Jahreszeit, bei langen Nächten und trübem Wetter, die Aufmerkſamkeit der Seefahrer, um nicht mit ſüdlichen und weſtlichen Winden leewärts der Einfahrt, welche man erreichen will, zu verfallen. Es iſt auch öfters an den außenliegenden kleinen und wenig bewohnten Inſeln ſchwierig einen Lootſen zeitig zu erhalten, denn theils haben die Lootſen mitunter einen weiten Weg und theils können ſie des ſchweren Seeganges wegen, welcher gewöhnlich hier Statt findet, nicht geſchwind genug hinauskommen. In Erwägung dieſer Umſtände, werden die von Süden herkommenden Schiffe, welche nach Drontheim oder einem andern in der Nähe liegenden Orte beſtimmt ſind, der leichteren Anthuung wegen, gewöhnlich den Weg durch Breedſund nach Walderhoug wählen*),

*) Die Einſegelung nach Walderhoug nebſt der Fahrt von da bis zu der nach Drontheim führenden Hauptfahrbahn (Trondhiems-Leed) ſtellt die Karte No. 2 dar.

um daſelbſt mit Lootſen verſehen zu werden, und dann ihre Reiſe nach Umſtänden, in Rückſicht auf die Tiefſtechung des Schiffes, entweder innerhalb oder außerhalb der Inſeln und Scheren fortſetzen. Es können aber indeſſen mehrere Fälle eintreten, wo man dieſe Anthuung verfehlen könnte, oder daß es Zeitverluſt ſeyn würde in Breedſund einzulaufen. In ſolchem Falle wird dieſe zuverläſſige und deutliche Karte nebſt den hier ertheilten Nachrichten, eine ſichere Anweiſung geben, um mit gegründetem Zutrauen, nach Beſchaffenheit der Umſtände, entweder die eine oder die andere Einfahrt anthun zu dürfen; ſo wie ſie auch im Nothfalle eine Anleitung geben wird, wie man ſich bei mehrern Gelegenheiten vor Gefahren ſichern kann, wo man ſonſt, außer dieſem Hülfsmittel, in die äußerſte Verlegenheit gerathen könnte.

An den Außenküſten und Außeninſeln ſteigt und fällt das Waſſer, zur Zeit des Neu- und Vollmonds, bis auf 7 Fuß und darüber; es iſt daſelbſt um 10½ Uhr hohes Waſſer. Im Jahre 1790 war die Abweichung der Magnetnadel, auf dieſer Küſte, zwei Kompaßſtriche oder 22° 30′ weſtlich.

Zweites Kapitel.

Von der Norwegiſchen Küſte,

wovon

die Specialkarte No. 2 die Strecke von Chriſtianſund bis Stadtland enthält.

Die auf dieſer Karte enthaltene Küſtſtrecke, hat außer den näher liegenden Landkennungen der Berge, Inſeln und Küſten, noch zwei ſolche Hauptgegenſtände, nämlich: auf dem nördlichen oder nordöſtlichen Theile den Berg Stewnsheſt, und auf dem ſüdlichen oder ſüdweſtlichen Theile die merkwürdige Halbinſel Stadtland. Stewnsheſt iſt ein hohes, aus den drei Bergen Stewnsheſt, Skiulsberg und Mählen beſtehendes Gebirge, welche zuſammen eigentlich nur einen Berg ausmachen, und gewöhnlich blos mit dem Namen Stewnsheſt benannt werden. Dieſe Bergſtrecke iſt gegen N. W. und S. O. ½ Meile lang und reichlich halb ſo breit, ſie wird in einer Entfernung von 10 à 12 Meilen ſeewärts ſo geſehen, wie dieſelbe auf dem dritten Landvertonungsblatte abgebildet iſt. Wenn man ſich aber in der See nordwärts von dieſem Gebirge befindet, ſo wird daſſelbe als ein mit drei ründlichen Gipfeln beſetzer Klumpen erſcheinen. Von dieſer Seite zeichnet es ſich vor den andern Bergen vorzüglich aus, da es ein ſchweres von dem feſten Lande auslaufendes Vorgebirge zu ſeyn ſcheint.

Da die nordwärts ſegelnden Schiffe gewöhnlich durch Breedſund gehen und Walderhoug anthun, theils um ſo viel als möglich innerhalb der Scheren zu ſegeln, und theils um da mit Lootſen verſehen zu werden, ſo wollen wir hier die Landkennungen dieſer Küſtſtrecke von Stadtland nordwärts beſchreiben, welche nichts deſto weniger für die von Norden herkommenden, oder unter andern Umſtänden bei dieſer Küſte eintreffenden Schiffe eine nützliche Anweiſung ſeyn werden. Die Halbinſel Stadtland zeichnet ſich durch die zwei, einen auf der ſüdlichen und einen auf der nördlichen Seite derſelben, einlaufenden Meerbuſen vorzüglich aus, ſo daß ſie ſogar in einer weiten Entfernung auf der See als ein großes ausgedehntes Vorgebirge geſehen wird, welches ſich um ſo viel mehr auszeichnet, weil die ſüdwärts angränzende Küſte ſich ungefähr rechtweiſend gegen Süden erſtreckt; aber auf der andern Seite der Halbinſel ihre Richtung nach N. O. nimmt. Würde man ſich in der Nähe von Stadtland befinden, und die andern Kennzeichen wären bei dieſigem Wetter nicht ſichtbar, ſo können die zwei Hucken Staalet und Stawen nebſt dem Berge Rewihorn ſehr viel zur ſichern Kennung beitragen. Stadtlands nördlichſte Pünte, Staalet genannt, iſt ein kleiner ſpitzer Berg, welcher, beſonders von der Oſt- und Weſtſeite geſehen, einer Inſel ähnlich iſt. Auf der Weſtſeite liegt Stawen, welche ſich ebenfalls, beſonders von Norden oder Süden geſehen, unter ähnlicher Geſtalt zeigt. Der Berg Rewihorn iſt auch unter gewiſſen Lagen ſehr kennbar, denn derſelbe ſcheint von dem feſten Lande abgeſondert zu ſeyn, iſt unten ganz rund und hat einen ſpitzen

Gipfel. Die zwiſchen Stadtland und Breedſund liegenden Inſeln ſind auf der Seeſeite ſehr hoch und jähe, zugleich iſt auch das innerhalb befindliche Land ſehr hoch, dazu kömmt noch, daß die kleine Inſel Swindøe die einzigſte iſt, welche ſo weit außen in der See abgeſondert liegt; dieſe zuſammen genommen werden dem Seefahrer unfehlbare Landkennungen ſeyn. Außerdem iſt Breedſund ſeiner Mündung wegen ſehr kennbar, und wird es um ſo viel mehr, wenn man den auf Hesøe liegenden, beſonders ausgezeichneten Berg Sukkertoppen zu ſehen bekömmt; von der See her betrachtet ſcheint derſelbe wie ein ſpitzer Kegel geſtaltet zu ſeyn, und zeichnet ſich vor den andern umher liegenden Bergen vorzüglich aus.

Nordwärts vor Breedſund ſind die drei Romsdals-Inſeln: Lepsøe, Haramsøe und Skuløe ſehr kennbar; ſie ſind nur ſchmal, aber beinahe eben ſo hoch als das innerhalb derſelben liegende Land, gerade außerhalb oder nordweſtlich vor ihnen, ſcheinen ihre Breiten eben ſo groß als die zwiſchen ihnen befindlichen Oeffnungen zu ſeyn. Man kann dieſe Inſeln nicht leicht verkennen, beſonders wenn zugleich einige von den innerhalb liegenden Bergen ſichtbar ſind, z. B., Bløekallen auf der Inſel Mien, welcher, wenn man ſich auf 2 à 3 Meilen ſüdlicher oder nördlicher außerhalb der äußerſten Gründen befindet, ſeine Geſtalt nicht verändern, ſondern ſich beſtändig ſo zeigen wird, wie er auf dem 3ten Landvertonungsblatte unter No. 8 abgebildet iſt. Hiernächſt folgt Skiäringen, ein ſehr hoher Berg, der oben eine Kluft hat, und dadurch einem Sattel ähnlich zu ſeyn ſcheint; man kann ihn auf 8 bis 10 Meilen in der See deutlich ſehen, und wird ebenfalls, entweder man wäre ſüdlicher oder nördlicher, ſeine Geſtalt ſehr wenig verändern. Neben dieſem wird man den Berg Stor-Tin gewahr werden, welcher etwas höher als Skiäringen iſt, aber mehrere zackenartige Spitzen hat, wovon beſonders die eine ſich ziemlich hoch über die andern empor hebt. Gleich neben an, nordwärts von dieſem Berge ſieht man Otterøe, eine ausgedehnte, beinahe ebene, hohe, und an beiden Enden ziemlich ſteil herabgehende Inſel, an deren weſtlichem Ende der Berg Bløekallen auf der Inſel Mien, und an deren öſtlichem Ende eine Oeffnung zwiſchen der Inſel und dem feſten Lande geſehen wird; dieſe Oeffnung, welche Søe-Eggen genannt wird, iſt überaus kennbar, weil man bei klarem Wetter das innerhalb derſelben liegende Land weit entfernt ſehen kann, und dann iſt beſonders der Berg Romsdalshorn eine wichtige Marke; denn, weil die Oeffnung Søe-Eggen nicht breit iſt, ſo kann dieſer Berg in der Oeffnung nicht geſehen werden, außer gerade dann, wenn man ſich außerhalb der Inſeln Sandøe und Ohna befindet. Der ungefähr 10 Meilen innerhalb der Inſel Ohna liegende Berg Romsdalshorn iſt ſo hoch, daß er bei klarem Wetter, ſeiner beiden ſehr ausgezeichneten Gipfel wegen, auf 6 bis 8 Meilen in der See außerhalb Ohna erkannt werden kann. Oeſtlich vor Søe-Eggen wird man die Strecke des feſten Landes gewahr werden. Hier zwiſchen liegt der Berg Giendemsfield, welcher, wegen ſeiner völlig runden Geſtalt, von allen Seiten geſehen einem ſpitzigen Heuſchober ähnlich iſt, und ſich dadurch ſehr auszeichnet, obgleich er nicht viel höher als die unterhalb liegende Küſte iſt. Näher nach Stewnsheſt hin liegt der Berg Skalten, deſſen beſonders ſcharfe Spitzen, vorzüglich die nördlichſte, umgekehrte Eiszapfen ähnlich ſind, wodurch dieſer Berg ſich von den umherliegenden auszeichnet, welche beinahe alle eine runde und ebene Geſtalt haben. Endlich endigt ſich dieſe Strecke, wenn man von Weſten herkömmt, mit dem vorher beſchriebenen Berge Stewnsheſt. In W. S. W. vor dieſem liegt Guleberg, auch Boefield genannt; eigentlich iſt dieſer Berg ziemlich hoch, aber gegen den vorigen nur niedrig und viel kleiner, auch iſt er oben ganz flach, und wird, von allen Seiten betrachtet, ſeine Geſtalt nicht verändern; weil dieſer zugleich von den übrigen Bergen auf einer ganz niedrigen Küſte abgeſondert liegt, ſo iſt er auch dadurch deſto kennbarer.

Die, welche mit Kennung von der Halbinſel Stadtland von Weſten herkommen, und dem zufolge die ſogenannten Romsdals-Inſeln erkennen können, wovon Skuløe, auch Flemsøe genannt, die höchſte Inſel iſt, können gewiß ſeyn, daß ſie bei dieſen vorbei ſind, wenn der Berg Bløekallen in O. S. O. geſehen wird, und dann ſollten die Inſeln Harrøe, Sandøe und Ohna auch erkannt werden können, weil öſtlich vor denſelben eine Oeffnung oder Bucht, und beinahe kein unteres Land bis nach Stewnsheſt hin geſehen wird. Die, welche aus der See unter dieſe Küſte verfallen, werden aus der ſcheinbaren Zwiſchenweite der Berge, ſo wie auch durch einfache Peilungen derſelben, leicht erkennen können, wie weit ſie ſich öſtlicher oder weſtlicher im Fahrwaſſer befinden, beſonders wenn ſie zugleich einige von den zwiſchen Stewnsheſt und Tuſteren liegenden Bergen kennen können.

Nachdem alſo die merkwürdigſten Landkennungen auf dieſer Strecke angezeigt ſind, ſo wird die Fortſetzung von den gegebenen Nachrichten, die Einfahrten und Häfen dieſer Küſte zu finden, in derſelben Ordnung wie in dem erſten Kapitel folgen. Die auf beiden Seiten der Schere Fuglen befindlichen Durchfahrten ſind dort beſchrieben; ſowohl dieſe als auch die Strecke nordoſtwärts nach Chriſtianſund hin, ſind zugleich auf dieſer Karte enthalten, damit man bequemer von der einen auf die andere Karte übergehen könne.

Die, welche, in der Abſicht ihren Cours nach Nordoſten fortſetzen zu wollen, längs außerhalb der Inſeln von Südweſten her in die Lage kommen, daß ſie Guleberg ungefähr in O. S. O. peilen können, oder ſich vor der Mündung von Lyngwärfiord befinden, müſſen aufmerkſam ſeyn, daß ſie außerhalb Kolbenflua und Skaarflua vorbei ſegeln, ſo daß dieſe an Steuerbord liegen bleiben, wozu als Marke dient: Freykollen ge-

rade auf Quitholm ungefähr in O. z. N. zu halten. Quitholm iſt, wie im erſten Kapitel erwähnt, als ein ziemlich hoher, ſpitzer und ganz weißer Holm ſehr kennbar. Ungefähr eine kleine halbe Meile in W. z. S. von Quitholm, liegt eine kleine runde ſchwarze Schere, welche Swartoxen genannt wird; wenn dieſe auf der Südſeite von Quitholm frei geſehen wird, ſo kann man ſeinen Cours nach N. O. verfolgen, wobei die Scheren Fuglen und Fuglewingerne an Backbord liegen bleiben.

Nahe weſtlich vor Swartoxen liegt eine Untiefe, die Quitingengrund genannt wird; ſo lange der Berg Mählen hinter Skiulsberg frei, oder die weſtliche Seite dieſes Gebirges geſehen werden kann, ſo iſt man weſtlich vor Quitingen.

Man kann auch innerhalb Swartoxen und Quitholm durchſegeln, allein diejenigen, welche hier eingehen, müſſen doch wieder hinaushalten und außerhalb Tromſkiär vorbei ſegeln, welcher man ſich bis auf ein Paar Kabellängen nähern kann. Die Fahrt weiter oſtwärts iſt in dem erſten Kapitel beſchrieben.

Oeſtlich vor Gallerſkiär iſt eine große und reine Einfahrt, die Lyngwärfiord genannt wird; durch dieſe müſſen die von Süden binnenſcheers herkommenden Schiffe, welche längs dem Lande ihre Reiſe nach der Hauptfahrbahn Drontheims (Trondhiems-Leed) fortſetzen wollen, wieder in die See hinauslaufen. Wäre man von der See her unter dieſe Küſte verfallen, und man wollte entweder nach Molde gehen oder blos nach der Küſte hineinhalten, um mit einem Lootſen verſehen zu werden, ſo muß man, falls man von Südweſten außerhalb der Inſeln hergekommen iſt, außen um die äußerſten ſichtbaren Gallerſcheren in einer Entfernung von $\frac{1}{2}$ bis wenigſtens $\frac{1}{4}$ Meile ſegeln. Um ſich mitten vor die Mündung dieſer Einfahrt zu verſetzen, wird Guleberg, auch Boefield genannt, ungefähr in eine gerade Linie mit Skalten in O. S. O. gebracht. In dieſer Richtung ſteure man auf Guleberg zu, bis Giendemsfield in S. O. $\frac{1}{2}$ S. oder beinahe in gerade Linie mit Nordbiörnſundsöe gebracht iſt; in dieſer Linie kann man den Cours fortſetzen, bis die Boer-Kirche dicht ſüdlich und weſtlich vor Guleberg deutlich geſehen wird. Indem man ſolchergeſtalt dieſe beiden Marken Giendemsfield und Nordbiörnſundsöe beinahe in gerader Linie hält, ſo geht man Funin, und die andern nördlich vor Boe liegenden Scheren, frei weſtlich vorbei. Wenn man die zwiſchen den Biörnſunds-Inſeln und dem feſten Lande befindliche Einfahrt erkennen kann, ſo kann man, in der Abſicht einen der hiernächſt zu erwähnenden einſtweiligen Ankerplätze anzuthun oder innerhalb der Inſeln durch Juulſund nach Molde hinzuſegeln, mitten in dieſes Fahrwaſſer hinein oder auch dicht unter Boeodde halten.

Die ſüdwärts beſtimmten Schiffe, werden die Mitte der Einfahrt von Lyngwärfiord treffen, wenn ſie Eaſteen bei Sandöe in gerade Linie mit dem höchſten Punkte auf Skulöe ungefähr in S. W. $\frac{1}{4}$ W. bringen; ſie werden hier Raum genug zu lavieren finden, und können ganz nahe unter die Biörnſunds-Inſeln hinſteuern; doch dürfen ſie nicht nördlicher oder weſtlicher halten, als daß Klöwningen noch eben Skulöe verläßt. In der Mündung dieſer Einfahrt ſcheint Nordbiörnſundsöe mit Hammeröe zuſammenhängend zu ſeyn, welche letztere ſich als eine hohe Bergſpitze zeigt. Weiter hinein kann man auf Nordbiörnſundsöe mehrere Häuſer ſehen, welches auf Südbiörnſundsöe auch der Fall iſt, aber die andern Inſeln ſind unbewohnt.

Es giebt hier in der Nähe, ſowohl für nord- als ſüdwärts gehende Schiffe, verſchiedene Plätze, wo ſie einſtweilen ankern können, z. B. bei Biörnſund, Haröe und auf der Nordſeite von Guleberg bei Ersholm. Diejenigen, welche nach Molde gehen wollen, werden in der Bucht gerade vor der auf Gorsöe liegenden Ageröer-Kirche, eine gute Rhede zum einſtweiligen Ankern vorfinden.

Oeſtlich vor der Inſel Ohna und den anliegenden Holmen iſt eine gute Einfahrt, welche Kraakſund genannt wird; eine halbe bis eine Meile außerhalb Ohna, wird man auch Otterholm und Röſtholm erkennen können, welche während der Einſegelung an Steuerbord, und Asmundſkiär, Saltſteen und Klöwningen an Backbord gehalten werden; letztere zeichnet ſich vor den andern Scheren dadurch aus, daß der obere Theil ſich in zwei kleine Hügel theilt; außerdem wird man die äußerſten außerhalb Ohna liegenden Scheren, und auf der andern Seite der Einfahrt, Kippen nebſt den zwei anliegenden Scheren ſehen können. Uebrigens iſt die Marke der Oeffnung des Kraakſundes: Lyngwär gerade in Hegdals-Skaret, die erſte Kluft in dem ſüdlich vor Söe-Eggen auf Otteröe liegenden Berge zu bringen, oder auch, daß Söe-Eggen 3 Faden weſtlich vor Asmundſkiär geſehen wird, und dann ſteure man den Cours auf Söe-Eggen zu. Die Schere Kraaka iſt in einem Abſtande von einer guten Kabellänge auf beiden Seiten ganz rein.

Die darauf folgende nächſte Einfahrt von der See iſt Haawärſund; hier ſind Remboan und Röſſetfald, die beiden äußerſten Untiefen oder Scheren, an welchen die See beſtändig brandet. Wenn man Ohna und Sandöe erkennen kann, ſo müſſen auch zugleich Haawär und Puckholm kennbar ſeyn; wenn die letztere gerade vor Söe-Eggen gebracht iſt, ſo iſt man nördlich von Röſſetfald frei; aber wenn Söe-Eggen gerade hinter der ſüdlichſten Pünte von Ohna geſehen wird, dann iſt man auf oder gerade vor Remboan, und

wenn Söe-Eggen ſich ſüdlich vor Ohna zeigt, ſo iſt man auch ſüdlich vor dieſer Untiefe. Unter der Inſel Sandöe zwiſchen dieſer und Eaſteen giebt es einen ſehr guten kleinen Hafen.

Wenn man von der See her außerhalb Rogwafiord einträfe, und wollte nicht hineinlaufen, ſondern den Cours nach Norden fortſetzen, und würde Kennung von Rygeskiär haben, welcher man ſich bis auf 4 à 6 Kabellängen, in 60 bis 80 Faden Tiefe, ſicher nähern kann, ſo darf man nördlich vor dieſer Schere nicht nahe unter die Inſeln hinhalten, ehe gerade außen vor Ohna, und daher muß vor Rygeskiär in N. N. W. oder N. W. z. N. außen bei allen Untiefen bei Fladen, Grasliefallen, Hawflue ꝛc. hingeſteuert werden; wiewohl dieſe Untiefen in Rückſicht der auf ihnen befindlichen Tiefen, an und für ſich ſelbſt eigentlich nicht gefährlich ſind, ſo ſind ſie es doch, weil es bei einigem Seegange an ihnen brandet, und ungeachtet es zwiſchen ihnen ſehr tief iſt, ſo wäre es doch des einlaufenden Stromes wegen gefährlich, ſich ſo weit hinein zu wagen. Wenn der nördlichſte von den auf der Inſel Fiertoften liegenden zwei kleinen Hügeln gerade vor Skaarafield, ungefähr im S. O. geſehen wird, wie auch, wenn die äußerſte Seite des Berges Urla, auch Gamlems-Wetten genannt, mit Fluatuwa oder Flemshalſen, die nordweſtliche jähe Seite des Berges auf Skulöe, zuſammen trift, ſo iſt man auf der Untiefe Hawflue. Diejenigen, welche von Südweſten herkommend ihren Cours nordwärts fortſetzen wollen, dürfen ſich dem Lande nicht nähern, bevor Skaara-Skawet völlig oſtwärts vor dem nördlichſten Hügelchen auf Fiertoften geſehen wird, wie auch, daß Fluatuwa ſich weſtlich vor Urlafield zeigt, alsdann können ſie ſicher nach Ohna hinſteuern, um entweder von da einen Lootſen zu erhalten oder dort einzulaufen.

Für diejenigen, welche ſich gerade außerhalb der nördlichen Romsdal-Inſeln befinden, iſt Rogwafiord eine ſehr gute Einfahrt, und für tiefſtechende Schiffe, die entweder nach Molde oder nordwärts gehen wollen, beſſer als Roaldsfiord nebſt den weſtlichern oder ſüdlichern Einfahrten. Die Schiffe, welche über 14 Fuß ſtechen *), müſſen, wenn ſie durch eine von dieſen Einfahrten, Breedſund mit begriffen, eingekommen wären, wieder in die See hinauslaufen, um ihre Reiſe außerhalb der Scheren fortzuſetzen; weil ſie weder über das zwiſchen der Inſel Lepſöe und der Hucke Sörhauge befindliche Riff hinſegeln, oder wenn ſie durch Breedſund eingegangen wären, auch nicht die enge Durchfahrt zwiſchen Walderöe und Kieholm, der für dieſe Schiffe unzulänglichen Tiefe wegen, paſſieren können. Hiebei kann bemerkt werden, daß die Fahrzeuge, deren Tiefſtechen erlaubt, daß ſie über das zwiſchen Lepſöe und Sörhauge befindliche Riff wegſegeln können, werden, wenn ſtilles Wetter, Strom, oder Gegenwind ſich einſtellen ſollte, einen guten einſtweiligen Ankerplatz auf dieſem Riffe antreffen.

Wenn man in Rogwafiord einſegeln will, ſo muß man ſich vor den eben erwähnten, weſtlich von Harröe ausgehenden Scheren und Untiefen hüten, und daher ſo weit ſüdlich und weſtlich halten, daß man die Durchfahrten und Oeffnungen zwiſchen allen vier Inſeln ſehen kann, bis endlich die Südhucke der Inſel Fiertoften und die Nordhucke von Skulöe einander begegnen, ſo daß Rogwafiord ſich gleichſam zu verſchließen ſcheint, dann bleibt Flemsbogen an Backbord liegen; oder wenn man Skaarafield erkennen kann, ſo kann dieſe Hucke, welche die weſtliche Mündung von Watnefiord begränzt, in gerade Richtung mit der N. O. Hucke auf Skulöe, oder dieſe in O. S. O. ½ S., gebracht werden, und dann bleibt Flemsbogen an Steuerbord und Rygeskiär an Backbord liegen. Wenn die weſtliche ſteile Seite des Berges auf Lepſöe und die öſtliche von Walderöe ſich in gerader Linie zeigen, ſo iſt dieſe die Süd- und Nordlinie von Flemsbogen; dieſe beiden Gegenſtände dürfen daher nicht zuſammen gebracht werden, bevor man gewiß iſt, nordwärts oder ſüdwärts vor benannter Schere zu ſeyn.

Wenn Eafield, die weſtlichſte Anhöhe auf Fiertoften, mit der äußerſten Hucke auf Skulöe zuſammen geſehen wird, ſo iſt man aufs nächſte der Oſt- und Weſtlinie der Scheren Skreya und Skalmen; ebenfalls iſt man auf der durch Skreya gegen Südweſten und Nordoſten gezogenen Linie, wenn die Storholmen nahe weſtlich vor dem höchſten Gipfel des auf Rondeöe liegenden Berges Rondeheſt geſehen werden, und nord- oder ſüdwärts vor Skalmen, wenn die Weſtſeite des auf der Inſel Wiggeren liegenden Berges Synnesfield ſich in gerader Richtung mit der öſtlichen Hucke des Berges auf Godöe zeigt; aber ſo lange die Storholmen in der Linie mit, oder öſtlicher, als die unter dem Berge Ruphonne befindliche ſteile Weſtſeite der Inſel Hareidland geſehen werden, oder auch, daß der höchſte Punkt von Erkna ſich in gerader Richtung mit der jähen Seite der S. W. Hucke von Godöe zeigt, ſo iſt man weſtlich vor dieſen beiden Scheren; wenn man ſich daher ſo weit weſtlich hält, bis, wie oben erwähnt, Rogwafiord ſich eben zu verſchließen ſcheint, ſo kann nach dieſem Merkzeichen, oder nach der nördlichen Hucke von Skulöe hingeſteuert werden, wobei die Scheren an Steuerbord liegen bleiben.

*) Mit Springfluth oder ſehr hohem Waſſer und einem geſchickten Lootſen, kann man vielleicht mit 16 Fuß darüber wegſegeln.

Wenn jemand ſich unter den Storholmen befinden ſollte, in der Abſicht durch Rogwafiord einzulaufen, ſo wird der Cours nach der weſtlichen Pünte von Ullaholm gerichtet, und in dieſer Richtung fortgeſteuert, bis Harams-Klöwning mit der weſtlichen Hucke von Lepsöe und der öſtlichen von Wiggeren zuſammentrifft, oder bis Haramsfiord durch die öſtliche Hucke von Lepsöe, Stölet genannt, und durch die bei der Kirche auf Haramsöe befindliche Hucke geſchloſſen zu ſeyn ſcheint. Würde Rygeſkiär dann kennbar ſeyn, ſo ſteure man auf N. z. O., bis die Bergſpitze Blöekallens eben mit der ſüdlichſten Pünte der Inſel Fiertoften zuſammen trifft; nach dieſer Marke wird geſteuert bis man Kieholm und Haarbuen paſſiert iſt, und alsdann kann man mitten in der Einfahrt hineinhalten. Würde man hier zu lavieren genöthiget ſeyn, ſo darf anfangs nicht nördlicher gehalten werden, als bis die jähe Südſeite von Blöekallen in gerader Linie mit der Südhucke von Fiertoften geſehen wird; aber weiter hinein kann man ſich Fiertoften auf 2 bis 3 Kabellängen nähern. Außerhalb Kieholm darf nicht ſüdlicher gehalten werden, als bis dieſer ſich mit der Südhucke von Fiertoften in gerader Linie zeigt, wodurch die Einfahrt wie geſchloſſen ſcheint. Sowohl Kieholm als auch allem innerhalb auf der Südſeite des Meerbuſens liegenden Lande, kann man ſich bis auf ein Paar Kabellängen nähern.

Auf der ſüdöſtlichen Seite von Skulöe, oberhalb Rognholm, giebt es auf 6 à 7 Faden Tiefe einen ſehr guten einſtweiligen Ankerplatz.

Innerhalb der eben erwähnten Inſeln wird ein reines Fahrwaſſer und überflüſſiger Raum zu lavieren vorgefunden. Auf der ganzen öſtlichen Seite von Harröe giebt es, beſonders öſtlich vor dem Hofe Möckelboeſtad, ſehr gute Ankerplätze.

Durch Ullaſund iſt keine Einfahrt, aber durch den nächſtfolgenden Haramsfiord findet man eine gute Durchfahrt, welche beſonders den nach Molde oder weiter nordwärts fahrenden Schiffen, die zu tief ſtechen, um über das zwiſchen Lepsöe und Sörhauge befindliche Riff hinwegſegeln zu können, dienlicher iſt, als die weſtlichern oder ſüdlichern Einfahrten. Sollte ein Schiff ſich unter den Storholmen befinden und wollte durch Haramsfiord einlaufen, ſo muß es dem vorerwähnten Merkzeichen folgen; nämlich, auf die weſtliche Pünte von Ullaholm hinſteuern, bis die Schere Harams-Klöwning, welche an Steuerbord liegen bleibt, mit der weſtlichen Hucke von Lepsöe zuſammen trifft; wenn alsdann zugleich die Inſel Heſtöe eben frei nordöſtlich von Stölet ſichtbar gebracht iſt, ſo kann auf Heſtöe bis innerhalb der Pünte von Haramsöe, wo die Kirche liegt, hingeſteuert werden; dann kann man mitten ins Fahrwaſſer, doch lieber etwas mehr nach der nördlichen Seite hinein halten. Unter Ousnäs auf der ſüdöſtlichen Hucke von Haramsöe, giebt es einen bequemen Ankerplatz, wo die Tiefe des Waſſers 6 Faden beträgt, und ebner Sandgrund zu finden iſt.

Um durch Wigra- oder Roaldsfiord einzuſegeln, iſt es unumgänglich nothwendig Kennung von den Storholmen zu haben, welche man, weil ſie abgeſondert liegen, nicht von großem Umfange ſind und eigentlich aus 3 ziemlich hohen Holmen beſtehen, unmöglich verfehlen kann; man kann ſich ihnen auf allen Seiten bis auf 3 à 4 Kabellängen nähern. Auf dem innerſten dieſer Holme liegt ein kleiner Felſen, welcher Manden (der Mann) genannt wird, weil man ſich eingebildet hat, daß die Geſtalt deſſelben einer menſchlichen Figur gleiche. Oſtwärts vor den Holmen wird dieſer ſogenannte Mann in gerade Linie mit dem nördlichſten von ihnen gebracht, und mit dieſer Marke auf die nördlichſte Hucke der Inſel Wiggeren bis zwiſchen Mellungsſkiär und Knappen hingeſteuert, wovon erſtere an Steuerbord und letztere nebſt Lepsöe an Backbord bleiben; dann ſuche man eine kleine Oeffnung zwiſchen dem Gipfel des Berges Stor-Tin und der ſüdlichen ſteilen Seite des auf Lepsöe liegenden Berges zu halten, oder auch daß die Hälfte des Berges Gamlems-Wetten ſüdlich vor Lepsöe frei, und der Gipfel von Hildreheſt über der ſüdöſtlichen flachen Landſpitze von Lepsöe geſehen wird, ſolchergeſtalt wird der Cours auf O. S. O. geſteuert, bis man Kennung von Rösholm an Steuerbord und Fladſkiär an Backbord erhalten hat; doch kann man, wenn es nöthig wäre, auf 2 bis 3 Kabellängen entfernt, auch nördlich um Fladſkiär ſegeln.

Würde ein Schiff unter der Mellungsſchere eintreffen, ſo hat es nicht nöthig erſt nach den Storholmen hinzuſegeln, ſondern kann ſich auf 3 à 4 Kabellängen außerhalb der Schere halten uud übrigens nach den ebenerwähnten Kennzeichen richten.

Auf der öſtlichen Seite der Inſel Wiggeren giebt es der Kirche gegenüber, ungefähr 3 Kabellängen vom Lande entfernt, eine gute Rhede, wo, auf 6 bis 8 Faden Tiefe, ein guter haltbarer Ankergrund mit Sand und Lehm gefunden wird; übrigens kann man längs der Oſtſeite der Inſel, auf 2 bis 4 Kabellängen von der Küſte entfernt, ankern, aber die Tiefe iſt vom Ufer aus ſtark zunehmend und der Boden beſteht aus loſem Sande; außerdem können Schiffe, welche über 14 höchſtens 16 Fuß tief ſtechen, wie vorerwähnt, nicht von hier binnenſcheers nordwärts gehen, auch können ſie, der geringen Tiefe wegen, nicht ſüdwärts durch die Enge bei Kieholm nach Walderhoug ſegeln, weswegen dieſe Einfahrt nicht ohne Noth von ſolchen Schiffen benutzt werden ſollte; denn außer

den an der Küſte von Wiggeren vorhandenen einſtweiligen Ankerplätzen, wird man keinen Zufluchtsort dort antreffen.

Segelt man außen um die weſtlich vor Wiggeren liegenden Untiefen, nordoſtwärts auf die Storholmen zu, ſo muß man ſich vor einer Untiefe, Fauſkin genannt, in Acht nehmen, auf welcher es nur 3 Faden tief iſt; die Größe derſelben beträgt nicht über eine Kabellänge im Durchſchnitte, und bei Seegang brandet es an ihr. Die Kreuzpeilungen dieſer Untiefe ſind: der höchſte Punkt der hohen kennbaren Schere Erkna mitten im Gideſunde geſehen, oder daß die Nordhucke von Erkna ſich ganz frei rechts von Synnesfield zeigt, und daß Masdals Klöwning, eine ſteile Kluft in dem Berge, welchen man auf dem feſten Lande zwiſchen Hareidland und Godöe gewahr wird, ſich der jähen S. W. Pünte von Godöe nähert und anſchließt; dieſe Kennzeichen dürfen daher nicht beide auf einmal zuſammen treffen.

Gerade außerhalb der Einfahrt nach Gideſund, liegt eine andre Untiefe oder blinde Schere, Kalsbogen genannt, auf welcher es nur 2 Faden tief iſt, und folglich wird die See beinahe beſtändig, wenigſtens zuweilen an derſelben branden. Die Kreuzpeilungen dieſer Untiefe ſind: wenn die Südſeite Erknas ſich in gerader Linie mit der Südſeite von Blindemsfield zeigt, und wenn die Leſtaſchere die jähe Kante von Quitnäs eben berührt, weswegen dieſe beiden Marken nicht dürfen auf einmal zuſammen treffen.

Mit günſtigem Winde, denn zu lavieren iſt es dort zu enge, hat man auf der ſüdlichen Seite von Wiggeren eine gute Einfahrt, welche Gideſund genannt wird, wo Erkna und Langskiär an Backbord, und Rauden, Haafliſa, Gidsköe und Walderöe an Steuerbord gehalten werden. Es iſt nothwendig dieſe benannten äußerſten Scheren mit Gewißheit zu erkennen, ehe man ſich ohne Lootſen dahinein wagt.

Auf der Oſtſeite von Gidsköe giebt es auf 4 à 6 Faden Tiefe einen guten einſtweiligen Ankerplatz, von welchem man nach beiden Seiten, ſowohl nördlich als ſüdlich um Gidsköe ausſegeln, wie auch ſüdlich um Walderöe nach Walderhoug einſegeln kann. Auf der Oſtſeite von Wiggeren ſind ebenfalls gute Ankerplätze vorhanden; um aber von da nach Walderhoug oder nordoſtwärts binnenſcheers nach Molde hinſegeln, oder auch die Reiſe weiter innerhalb der Inſeln fortſetzen zu können, darf das Schiff, der vorerwähnten Urſachen wegen, nicht über 14 Fuß tief ſtechen.

Zwiſchen Godöe auf der ſüdlichen, und Gidsköe nebſt Walderöe auf der nördlichen Seite, hat man eine reine und tiefe Einfahrt, Gidskeſund genannt, durch welche die von Walderhoug auslaufenden Schiffe gewöhnlich in See ſtechen. Es iſt bei der Einſegelung in Gidskeſund nothwendig, daß diejenigen, welche von Weſten herkommen, Kennung von den kleinen Scheren Rauden haben, um ſie in gehöriger Entfernung an Backbord halten zu können. Godöe iſt überall, außer einem an der nordweſtlichen flachen Landſpitze Holnäſtange von 4 Kabellängen ausgehenden Riffe, rein und jähe; doch kann man dieſer Landſpitze auf 4 à 6 Kabellängen entfernt, ſicher vorbei ſegeln. Als Marke, daß man ſich innerhalb des Riffes befindet, dient, die Schere Haafliſa auf der Oſtſeite von Erkna geſehen. Die Kirche auf Gidsköe iſt weiß, gemauert, aber ohne Thurmſpitze. In dem Falle, daß man auf der Oſtſeite vor Gidsköe einſtweilen ankern, oder mit Gegenwind nach Walderhoug hineinlavieren wollte, hat man ſich vor der blinden Schere Näsflue zu hüten, auf welcher es nur 8 bis 10 Fuß Tiefe giebt.

Breedſund iſt die größte, geräumigſte und am leichteſten anzuthuende Einfahrt auf dieſer ganzen Küſtſtrecke, ſie wird auch deswegen von den Schiffen, welche dieſe Küſte befahren, und entweder nach Molde, Chriſtianſund oder Drontheim beſtimmt ſind, ſehr geſucht, da ſie gewöhnlich erſt Walderhoug anlaufen, um zeitiger und ſichrer einen Lootſen zu erhalten, ehe ſie ihre Reiſe, in Rückſicht der Tiefſtechung des Schiffes, entweder innerhalb oder außerhalb der Inſeln und Scheren weiter oſt- oder nordwärts fortſetzen.

Gerade außen vor dieſer großen Mündung, doch zunächſt Rondöe, liegt eine Untiefe, welcher man den Namen Walleboan gegeben hat, zuweilen wird dieſelbe aber auch Heſteskiären genannt. Auf dieſer Untiefe liegen 7 kleine Scheren, von welchen die meiſten bei niedrigem Waſſer ſichtbar ſind, und außerdem wird es mit einigem Seegange, außer bei hohem Waſſer und ſtillem Wetter, an ihnen branden. Es iſt ein ſicheres Merkzeichen, daß man ſich nördlich vor dieſer Untiefe befindet, wenn der höchſte Punkt auf Godöe nördlicher als in Oſten geſehen wird, oder daß Godöe den auf Heſöe liegenden Berg Sukkertoppen deckt; denn in der Linie von Walleboan zeigt ſich die Südſeite von Sukkertoppen gerade auf der Südſeite von Godöe; aber die Kreuzmarke iſt: die Nordkante von Gräsöe in gerader Linie mit einer großen Oeffnung, Ruphullet genannt, des auf der N. W. Seite der Inſel Hareidland liegenden Berges Ruphonne geſehen; daher dürfen dieſe beiden Merkzeichen nicht auf einmal zuſammen treffen. Die Küſte von Godöe iſt rein, ſo daß man ſich derſelben auf der Südſeite nähern kann; nur an der S. O. Hucke Hogſtein iſt ein kleines von einer Kabellänge ſich hinaus ſtreckendes Riff, von welchem man einen hellen Schein im Waſſer ſieht. Innerhalb des Riffes, ſteure man gerade auf die S. O. Pünte von Walderöe zu, wo die dort liegenden Häuſer alsdann gleich ſichtbar werden; um nach dem öſtlich vor dieſen Häuſern befindlichen Ankerplatze hinzuſteuern, muß man ſich erſt ſo weit öſtlich halten, daß eine Oeffnung

zwiſchen Walderöe und Oxbaasöe geſehen wird; wenn man ſich aber der Pünte nähert, wo die Häuſer liegen, ſo wird wieder ſo nahe unter dieſelbe hingeſteuert, daß die Oeffnung ſich verſchließt, und Laberg gleichſam Oxbaasöe zu berühren ſcheint. Wenn alsdann eine große Stange, welche ein auf 200 Schritte von der Seekante entfernt ſtehendes Leuchtfeuer trägt, wonach man ſich des Nachts richten kann, in N. W z. W. gepeilt wird, ſo kann man ungefähr eine Kabellänge vom Lande entfernt in 8 bis 10 Faden Waſſer ankern. Der Grund iſt bis auf ½ Kabellänge vom Lande, wo es 6 bis 7 Faden tieft, ziemlich eben, aber außerhalb dieſer Strecke iſt die Tiefe zunehmend; doch hat man auf 1 à 2 Kabellängen weiter hinaus noch 10, 12 bis 16 Faden, allein darauf tieft es ſchnell bis zu 30 à 40 Faden, und obgleich guter haltbarer Ankergrund, Sand und Lehm da gefunden wird, ſo iſt es doch nothwendig an den dazu angebrachten Ringen zu verteuen. Große Schiffe, die hier etwas verweilen ſollen, müſſen gut verteuen, und den weſtlichen Anker verkatzen. Mit S. W. Wind wird hier eine hohlgehende See erfolgen, und mit geraden Weſten wehet es am ſtärkſten durch Windſtöße von den Bergen herunter. Weil die Tiefe, wie geſagt, vom Lande aus zunehmend iſt, ſo muß die erwähnte Vorſicht beobachtet werden.

Auf den zwei kleinen weſtlich vor Hesöe liegenden Untiefen, Dybflue und Erknaflue, iſt es tief genug, daß die Schiffe bei gutem Wetter und mit Seewind ſolche ungehindert paſſieren können; doch iſt es während der Einſegelung nach Walderhoug ſicherer ſich zunächſt an Godöe zu halten.

Um die Ein- und Ausſegelung zu und aus dem Breedſunde zu erleichtern, wie auch zur fernerweitigen Nachricht der Seefahrer bei Nacht-Zeit, iſt, außer dem erwähnten bei Walderhoug errichteten Leuchtfeuer, welches den Ankerplatz anzeigt, auch noch auf Rondöe ein Feuer angebracht. Die Königliche Däniſche Regierung war, nach veranſtalteten Unterſuchungen, darauf bedacht, verbeſſerte Einrichtungen an dieſen Feuern zu treffen, ſo wie ſolches ſchon an einigen geſchehen iſt, und bei den übrigen Leuchtfeuern der Norwegiſchen Küſte, beim Ausbruch des Kriges im Jahre 1807, beſchloſſen war.

Das Leuchtfeuer auf Rondöe, welches einſt höher geſtanden, iſt jetzt, aus mehrern gegründeten, und zu ſeiner Zeit bereits richtig befundenen Urſachen, auf die Landſpitze Qualnäs hinuntergebracht, wo deſſen Höhe ohne Zweifel 76 Fuß über der Waſſerfläche beträgt. Es beſteht noch aus einem offenen Steinkohlenfeuer, welches, zugleich mit dem Walderhouger Leuchtfeuer, den 15 Auguſt angezündet und den 1ſte May wieder ausgelöſcht wird; die übrige Zwiſchenzeit des Sommers ſind die Nächte auf dieſer Höhe ſo hell, daß die Anzündung der Feuer ohne Nutzen ſeyn würde.

So lange die Landſpitze Qualnäs durch keine beſondere Gebäude ausgezeichnet iſt, ſo kann man dieſe ausgehende Pünte, beſonders von Weſten herkommend, des ſich oberhalb zeigenden hohen Landes wegen, nicht leicht erkennen. Man nimmt daher gewöhnlich, wenn das Wetter ſichtig iſt, und der Nebel an den Bergen es nicht verhindert, die Peilung von dem auf der Karte mit Δ bezeichneten höchſten Punkte der Inſel; würde man ſich aber in S. W. oder N. O. vor Qualnäs befinden, ſo wird dieſe Landſpitze zufolge ihrer Ausſtreckung ſich deutlich auszeichnen. Diejenigen, welche von Weſten oder Südweſten herkommen, um in Breedſund einzulaufen, und zwiſchen Rondöe und Walleboan durchſegeln wollen, müſſen nach den Scheren Waaren und Barrin, welche unter einer Benennung gewöhnlich Heſteboan genannt werden, auskucken; ſie ſind immer ſichtbar, oder wenigſtens brandet die See doch an ihnen. Den äußerſten Seiten dieſer Scheren kan man ſich bis auf 1 à 2 Kabellängen nähern; mit einem Lootſen am Bord iſt es ſogar möglich ſowohl zwiſchen ihnen, als auch innerhalb beider, doch dicht unter der Inſel, durchzuſegeln.

Während der Einſegelung nach Walderhoug, muß, um Walleboan ſüdlich vorbei zu ſegeln, eine Oeffnung, ungefähr von einem Faden, zwiſchen Godöe und Sukkertoppen gehalten werden; dieſe beiden Gegenſtände dürfen nicht zuſammen gehen, bevor man zwiſchen Gräsöe und Godöe hineingekommen iſt; nachher bedient man ſich deſſen, was von der Einſegelung nach Walderhoug erwähnt worden.

Bei Guxöre oder Langnäs wohnen Lootſen; aber ſie werden bei Seewinde nur mit überaus vielen Schwierigkeiten hinauskommen können, und bei Sturm wird es ihnen unmöglich ſeyn. Da, wo keine Brandungen an der Nordſeite von Rondöe geſehen werden, darf man ſich derſelben ſicher nähern.

Der, zwiſchen Norwöe und Aspöe befindliche kleine Sund, wird Aaleſund genannt. Die Einfahrt deſſelben iſt beſonders für große Schiffe ſehr enge, indeſſen giebt es doch einen guten und ſichern Winterhafen da. Dieſer Ort hat die Gerechtſame eines Handelsplatzes, weswegen auch einige Kaufleute hier anſäßig ſind.

Molde iſt einer von Norwegens guten Handelsörtern. Beim erſten Blicke auf die Karte wird man wahrnehmen, daß man nach demſelben durch die vorher beſchriebenen, zwiſchen Lyngwärfiord und Breedſund befindlichen Einfahrten, beide mit einbegriffen, hineinſegeln, und darauf die Reiſe weiter, nach Beſchaffenheit des Windes, und der Lage der zwiſchen den Außeninſeln zurückgelegten Einfahrt, entweder durch Juulſund, Kiäringſund, Mieſund oder Miefiord, welche letztere die Hauptdurchfahrt iſt, fortſetzen kann. Daß

dieſe binnenſcheers Fahrt nicht ohne Lootſen geſchehen kann, es ſei denn, daß man ſelbſt des Weges kundig wäre, liegt wohl jedem einleuchtend. Es ſind verſchiedene einſtweilige Ankerplätze vorhanden, welche man nach Umſtänden benutzen kann.

Sollte ein Schiff, das in der Mündung des Breedſundes wäre, wegen Veränderung des Windes, oder anderer Urſachen halber, genöthigt ſein, einen einſtweiligen Ankerplatz auf der S. O. Seite von Rondöe zu ſuchen, ſo kann es ſowohl Oſten um Gråsöe und Skiärvöe, als auch auf beiden Seiten der Schere Tegleboa hineinſegeln. Dieſe Schere kann man ſehen, oder wenigſtens iſt ſie durch die an ihr jederzeit erfolgenden Brandungen kennbar, und es giebt eine Durchfart, ſowohl zwiſchen ihr und Tråholm, als auch zwiſchen ihr und Skiärvöe. Der Ankerplatz iſt eine Rhede, die 6 bis 8 Faden Tiefe und einen ſandigen Boden hat, wo man bei Seewinden eine ziemlich ſchwere Grundſee oder Deining verſpürt; ſie iſt aber in der Rückſicht bequem, weil man bei allen Winden, welche Beſtimmung ein Schiff auch haben möchte, leicht von da unter Segel gehen kann. Wäre es aber mit nördlichem Gegenwinde dort angekommen und wollte ſichrer liegen, ſo kann es auch nach Tegebogen hinunterlaufen.

Zwiſchen Rondöe und Neerlandsöe giebt es eine gute Einfahrt; außerhalb derſelben liegt eine kleine Untiefe, Geitmaren genannt, von 2 Kabellängen im Durchſchnitte mit 3 Faden Tiefe, welche man durch die an ihr zuweilen erfolgenden Brandungen ſicher erkennen kann; indeſſen ſind dieſe bei ſtillem Wetter und mit Landwind nur unbedeutend. Die Kennzeichen dieſer Untiefe ſind: Wenn der auf der Oſtſeite von Neerlandsöe liegende Berg Tegafield gerade über Goldnåsaxla, einem auf der nordweſtlichen Landſpitze dieſer Inſel liegender Hügel, geſehen wird, ſo iſt man weſtlich vor der Untiefe, und man iſt öſtlich vor derſelben, wenn die öſtliche ſteile Seite des Berges Neerlandshorn ſich dicht öſtlich vor Goldnåsaxla zeigt. Ferner: der Berg Urla- oder Gamlems-Wetten, über der Landſpitze Qualnås geſehen, giebt die Linie dieſer Untiefe an. Nördlich vor derſelben zeigt Godöe ſich völlig außerhalb der nördlichſten Pünte der Inſel Rondöe, und ſüdlich vor derſelben wird dieſe Landſpitze den höchſten Berg auf Skulöe beinahe decken. Uebrigens kan man ſich durch Peilungen der Nordhucke von Rondöe leicht vor dieſer Untiefe ſicher halten.

Auf der Oſtſeite von Neerlandsöe iſt ein guter und ſicherer einſtweiliger Ankerplatz, der Tegebogen genannt wird, der aber nur für nordwärts gehende Schiffe dienlich iſt; die Tiefe beträgt 9 bis 10 Faden und der Grund iſt Sand und Lehm.

Wegen der Scheren Jukleboa und Breſchi, welche weſtwärts vor Maalnås auf Neerlandsöe liegen, darf man ſich ſowohl dieſer Inſel als auch Scorpa, welche beide außerdem völlig rein und ſteil ſind, nicht nähern, ehe man überzeugt iſt, entweder nördlich oder ſüdlich vor dieſen Scheren zu ſeyn. Die Schere Breſchi kann man beinahe immer ſehen, aber Jukleboa nicht immer, doch brandet die See gewöhnlich an ihr; mit Kennung von dieſen Scheren kann man da zwiſchen ſegeln, es iſt aber doch nicht rathſam ſich dieſer Durchfahrt außer in dringendem Nothfall zu bedienen. Die Kennzeichen dieſer Scheren ſind: und zwar erſtlich für Jukleboa, wenn man den Berg Ruphonne an der Seite des Berges Maalen frie ſieht, oder, daß entweder Flöeggen, die ſteile Nordſeite von Flöefield, oder Sehinalihorn ſich mitten über der S. W. Hucke von Rondöe, Haandfang genannt, zeigt, ſo iſt man ſicher, nördlich vor derſelben zu ſeyn; wenn aber der Gipfel des Berges Idseggen ſich die S. W. Hucke von Scorpa anſchließt, ſo iſt man weſt- und ſüdwärts vor Jukleboa, und folglich, je mehr dieſes Merkzeichen ſich öffnet, deſto weiter iſt man ſüdweſtlich von der Schere entfernt. Zweitens, wenn eine gute Oeffnung zwiſchen den beiden Bergen Maalen und Sukkertoppen geſehen wird, ſo iſt man nördlich vor Breſchi; und wenn Tarbergtua, ein kleiner Hügel auf der Oſtſeite von Idseggen, ſich mit der nördlichen ſteilen Kante von Scorpa zuſammen zeigt, ſo iſt man öſtlich vor dieſer Schere.

Die kleine, ziemlich hohe und weit außerhalb der andern Inſeln liegende unbewohnte Inſel Swinöe, iſt ein vortrefflicher Kennungspunkt. Sowohl um dieſe Inſel, als auch um die kleinen anliegenden ſichtbaren Scheren, kann man rings herum bis auf ein Paar Kabellängen nahe ſegeln. Wenn ein nordoſtwärts beſtimmtes Schiff ſich hierunter befinden ſollte, ſo muß es ſich beſonders vor den Scheren Jukleboa und Geitmaren hüten. Im Fall es lavieren müßte und wäre Norden vor Jukleboa gekommen, ſo darf, ehe es dicht unter die Nordſeite von Maalnås gekommen iſt, nicht weiter ſüdlich gehalten werden, als bis der Gipfel des Berges Ruphonne die Landſpitze Goldnåsaxla eben zu berühren ſcheint.

Wollte man von der Nähe der Inſel Swinöe, ſich dahingegen der auf der Südſeite von Scorpa befindlichen Einfahrt bedienen, ſo wird gerade auf den Berg Idseggen hingeſteuert. Auf dieſem Wege muß man eine Untiefe, Waageboan genannt, paſſiren; ſo lange der hohe ſpitze Berg Nyeſtöelshorn ſüdwärts vor Dolſteen, einem ziemlich hohen Hügel auf der N. W. Kante der Inſel Sandöe, frie geſehen wird, ſo iſt man weſtwärts vor der Untiefe; wenn aber Nupafield mit Aanhammer, der jähen N. O. Hucke von Sandöe, zuſammen trift, ſo iſt man oſtwärts derſelben. Den Berg Nupafield kann man an den zwei zwiſchen dieſem und Idseggen

befindlichen Baien leicht erkennen, dazu kommt noch, daß derſelbe die Nordhucke des an der ſüdlichen Seite von Nyeſtöelshorn begränzten Meerbuſens Rövdefiord iſt. Ehe man durch dieſes Kennzeichen oſtwärts der Untiefe zu ſeyn, überzeugt iſt, darf man nicht ſüdlicher hinhalten, als bis der auf Hareidland liegende Berg Melſunne noch die Südhucke von Scorpa berührt. Es iſt zu bemerken, daß die Inſel Scorpa mit Neerlandsöe zuſammenhängend zu ſeyn ſcheint.

Bei den kleinen Inſeln, welche vornehmlich Flaaewär genannt werden, giebt es einen guten Nothhafen, deſſen Tiefe 6 bis 8 Faden beträgt; weil aber die Einfahrt für große Schiffe etwas enge iſt, ſo iſt derſelbe nur den kleinern, und überhaupt nur den ſüdwärts beſtimmten Schiffen dienlich. Große Schiffe können indeſſen binnenſcheers Süden um Möglebuſtöe und Oſten um Böeland nach Breedſund hinlaufen; aber für dieſe giebt es auf dem Wege keine Ankerplätze, wo ſie Schutz ſuchen könnten. Kleine Schiffe werden hingegen einen einſtweiligen Ankerplatz bei Herröe vorfinden.

Für nordwärts beſtimmte Schiffe iſt an der öſtlichen Seite von Sandöe ein guter einſtweiliger Ankerplatz, wo ſie in 6 à 10 Faden Waſſer ankern können, allein es iſt daſelbſt nur für ein einziges oder höchſtens ein Paar Schiffe Platz. Die Einſegelung kann auf jeder beliebigen Seite der Schere Waageboan geſchehen; wenn dieſe vorbei paſſiert iſt, ſo wird nach der Schere Fliſa hingeſteurt, bis ſich eine Oeffnung zwiſchen Gidetange und der äußerſten nordöſtlichen Landſpitze von Sandöe zeigt, alsdann wird die Einfahrt binnenſcheers fortgeſetzt.

Weſtlich um Sandöe, zwiſchen dieſer auf der einen, und den beiden hohen Inſelen Riſtöe und Quamsöe auf der andern Seite, giebt es eine Einfahrt, nach welcher man auf jeder beliebigen Seite der Untiefe Skiäggen vorbei, hinein ſegeln kann; bei heftigen Seebewegungen brandet es an derſelben, aber nicht bei gutem Wetter. Wenn Flöeeggen auf der Nordſeite Leinkiwens geſehen wird, ſo iſt man nördlich vor der Untiefe, und wenn Flöeggen ſich über dem Gipfel Leinkiwens, oder etwas öſtlicher zeigt, wie auch wenn der höchſte Punkt des Berges Idseggen gerade über der außerhalb Dolſteen auf Sandöe befindlichen nordlichſten Hucke geſehen wird, ſo iſt man ſüdlich vor Skiäggen, oder auch, das Skarshoug, in welcher eine Kluft befindlich iſt, mit Nupafield zuſammen geſehen wird. Man iſt öſtlich vor dieſer Untiefe, wenn die weſtliche Seite von Nyeſtöelshorn ſich öſtlich vor der öſtlichen niedrigen Pünte der Inſel Quamsöe zeigt, und endlich iſt die Marke, daß man ſich weſtlich vor der Untiefe befindet: wenn man den Gipfel von Nyeſtöelshorn über Quamsöe, und nicht öſtlich vor derſelben ſehen kann; wie auch, daß die weſtliche Landſpitze von Quamsöe noch nicht ſo ſüdweſtlich vom Schiffe geſehen wird, daß ſie mit Fluewaagnäs, an der Mündung von Wandelvsfiord, zuſammen trift. Es iſt immer am leichteſten und am richtigſten, daß man Süden um dieſe Untiefe ſegelt, wo Skarshoug mit Nupafield zuſammen gehalten wird, bis man Kennung von Swartſkiär erhalten kann. In einer kleinen Bucht, der Sandöer Kirche gegenüber, giebt es für kleine Fahrzeuge einen ganz guten einſtweiligen Ankerplatz, welcher 6 bis 8 Faden Tiefe und weißen Sand hat. Für große Schiffe iſt auf der Oſtſeite von Quamsöe eine ziemlich gute Rhede, 16 bis 18 Faden tief, Sandgrund, von welcher an beiden Seiten der Inſel, doch am leichteſten nordwärts ausgeſegelt werden kann.

Durch Wandelvsgab hat man eine reine Einfahrt, ſowohl nach der erwähnten auf der Oſtſeite von Quamsöe befindlichen Rhede, als auch nach Hogsholm, an deſſen Oſtſeite es für größere Schiffe eine gute Rhede von 5 bis 6 Faden Tiefe, und auch für kleine Fahrzeuge einen kleinen eingeſchloſſenen Hafen giebt; es iſt ziemlich leicht wieder von da in See zu laufen Wenn man Wandelvsgab von Norden oder Weſten her anthun wollte, ſo iſt es, um vor den, bis auf $\frac{1}{4}$ Meile von Quitnäs ausgehenden Scheren geſichert zu ſein, nothwendig, ſich ſo weit oſtwärts zu halten, daß Fluewaagnäs vor Rewihorn frei geſehen wird. Stadtlands Küſten kan man ſich, mit Ausnahme des Riffes, wo dieſe Scheren liegen, bis auf $\frac{1}{8}$ Meile ſicher nähern.

Die an der Weſtſeite Stadtlands liegende Schere Bokketyw iſt beinahe immer ſichtbar oder es brandet an ihr, ſie iſt folglich nicht gefährlich. Da es den Lootſen bei etwas ſtarken weſtlichen Winden beinahe unmöglich iſt, von dieſer Seite des Landes auszukommen, ſo wird es wohl ſelten erforderlich ſeyn der Küſte ſo nahe zu ſegeln; doch kan man, wenn es nöthig wäre, und beſonders wenn man die Scheren Bokketyw und Utryggen ſehen könnte, der weſtlichen Seite Stadtlands allenthalben bis auf $\frac{1}{2}$ Meile nahe ſegeln. An der Untiefe Utryggen werden mit weſtlichen Winden, ſogar bei gutem Wetter, immer Brandungen erfolgen, aber mit öſtlichen Winden und bei Windſtille könnte es ſich ereignen, daß ſolches nicht geſchähe. Es giebt zwar in der Nähe dieſer Küſte verſchiedene Stellen, wo man Gründe von 20 bis 30 Faden Tiefe findet, die aber folglich nicht gefährlich ſind; davon leidet aber Havflue eine Ausnahme, deren Tiefe bei dem niedrigſten Waſſer nur 4 Faden beträgt, bei heftigen Seebewegungen wird man Brandungen an derſelben wahrnehmen.

Wenn ein Schiff wegen Seewind oder anderer Umſtände halber gezwungen wäre Schutz zu ſuchen, ſo findet es in der Bucht, welche Ulvswaag genannt wird, einige gute Zufluchtsörter, z. B., auf der Oſtſeite der Inſel Sellöe, wie auch dieſer gegenüber, in Waagen, an der Seite des feſten Landes bei der Pfarrwohnung, und endlich an der öſtlichen Seite der Inſel Silden. Weil aber die Marken, ſowohl der in dieſer Bucht, als auch

der weſtlich außerhalb Waagsöe liegende Untiefen, auf der folgenden Karte vorkommen, ſo können ſie erſt im nächſten Kapitel, dem erwartenden Nutzen entſprechend, deutlich abgehandelt werden.

In Rückſicht des Stromes an der auf der Karte No. 2 enthaltenen Küſtſtrecke, hat es dieſelbe Bewandniß, wie an der auf der Karte No. I dargeſtellten Strecke: ſo daß der Hauptſtrom während der Fluth längs dem Lande nach N. O. geht und zur Zeit der Ebbe nach S. W. läuft; aber zwiſchen den Inſeln und in den Meerbuſen wird der Strom ſich natürlicherweiſe nach der Ausdehnung und Geſtalt derſelben richten. Bei harter Kühlte fließt der Strom, es mag fluthen oder ebben, beſtändig nach N. O.; wenn hingegen ein ſtehender öſtlicher Wind wehet, ſo läuft der Strom in beiden Fällen nach S. W., doch ſelten ſo ſtark als entgegengeſetzt. Insbeſondre wird ein Schiff auf 8, 12 bis 15 Meilen vom Lande entfernt, durch den Strom ſehr merklich nach Nordoſten abgetrieben, weswegen man bei Anthuung der Küſten achtſam ſeyn muß.

An den Außenſeite der Inſeln iſt es, nach Anzeige, zur Zeit des Neu- und Vollmonds um 10¾ Uhr hohes Waſſer. Das Steigen und Fallen des Waſſers beträgt 6 bis 7 Fuß. Die Abweichung der Magnetnadel an dieſen Küſten iſt im Jahre 1791 zwiſchen 23 und 24° weſtlich gefunden worden.

Drittes Kapitel.

Von der Norwegiſchen Küſte,

wovon

die Karte No. 3 die Strecke von der Nordpünte Stadtlands bis Blomöe, oder vom 62° 13′ bis 60° 30′ nördlicher Breite enthält.

Die Halbinſel Stadtland iſt, wie wir in dem vorhergehenden Kapitel ſchon angezeigt haben, eins der merkwürdigſten Vorgebirge an der norwegiſchen Küſte. Auf jeder Seite dieſer Halbinſel iſt eine ziemlich tief eingehende Bucht; die auf der nördlichen, Wandelvsfiord genannt, iſt in dem zweiten Kapitel erwähnt worden, und die auf der ſüdlichen Seite hat man den Namen Ulvswaag gegeben. Außer den bereits angegebenen Kennungen von Stadtland, wird, wenn man entweder aus der offenen See nach dem Lande herein, oder von Süden längs demſelben herkömmt, die Mündung von Ulvswaag ſogar zur unfehlbaren Kennung dieſer Landhucke beitragen.

Würde man Veranlaſſung finden in Ulvswaag einzulaufen, ſo kann man ſich des an der Oſtſeite von Sellöe befindlichen ſicheren Nothhafens bedienen, welcher 18 bis 20 Faden Tiefe und reinen Sandgrund hat; aber es giebt in Waagen, bei der auf dem feſten Lande liegenden Pfarrwohnung, einen beſſern Hafen, der 10 bis 12 Faden Tiefe und ebenfalls ſandigen Boden hat.

An der Oſtſeite der Inſel Silden ſind zwei für kleine Schiffe dienliche Häfen, die nach Beſchaffenheit des Windes an beiden Seiten dieſer Inſeln ſegeln können.

Obgleich der Berg Hornehlen, deſſen Höhe 2705 Fuß däniſch über der Waſſerfläche beträgt, von ſehr hohen Bergen umgeben iſt, ſo zeichnet derſelbe ſich doch merklich aus; denn auf der Oſtſeite erheben ſich zwei ſehr hohe ſpitze Gipfel, und von da hängt der Berg beinahe ſenkrecht nach der See herab. Der Berg Skolmen iſt nicht völlig ſo hoch: deſſen drei Seiten erheben ſich allmählig bis an den Gipfel, aber auf der Oſtſeite geht er ganz ſteil hinauf. Dieſe beiden Berge dienen denjenigen zur Marke, welche ſich nahe unter der weſtlichen Küſte von Stadtland befinden und in Ulvswaag einlaufen wollen; denn in dieſem Fall muß der Gipfel von Hornehlen eben vor der weſtlichen Seite des Gipfels von Skolmen ſichtbar ſeyn. Nach dieſer Marke geht man weſtlich um Bokketyw und öſtlich um Havflua und Utryggen frei, wie auch zwiſchen Utryggen und Furrenäs hindurch, bis man vor dieſer Hucke die ganze Inſel Sellöe völlig ſehen kann. Wollte man außer

um Havflua ſegeln, ſo muß der Berg Olderweggen weſtlich vor der Landſpitze Kraaknäs frei gehalten werden, bis man Sellöe ſehen kann, alsdann ſteure man gerade auf dieſe Inſel zu. Auf dieſem Courſe muß man ſich aber von der Untiefe Fallene hüten; obgleich die See öfters an derſelben brandet, ſo kann man auch noch ferner als Kennzeichen gebrauchen: daß die Bergſpitze Eidshorn, welche man innerſt in der Bucht ſehen kann, ſüdwärts der nordweſtlichen ſteilen Kante der Inſel Sellöe gehalten werden ſoll, wenn man bei der Untiefe ſüdlich vorbei ſegeln will; wenn aber dieſe Bergſpitze nordwärts der ſteilen Kante von Sellöe gehalten wird, ſo geht man nördlich bei der Untiefe vorbei. Die Kreuzmarke der Untiefe Fallen iſt, die Spitze des Berges Skolmen gerade über der Weſthucke der Inſel Silden geſehen, woraus man alſo leicht ſchließen kann, ob man ſich oſt- oder weſtwärts vor derſelben befindet.

Diejenigen, welche von Süden oder Weſten her unter Waagsöe ankommen, dürfen dem Lande nicht näher halten, als daß ſie die Inſel Kind noch völlig außerhalb Fröede und Olderweggen ſehen können, bevor die Inſel Söllöe ſich nördlich vor Kraaknäs frei zeigt, alsdann kann in die Bucht hineingeſteuert werden. Auf Kraaknäs wohnen Lootſen, aber bei Seewinden wird es ihnen beſchwerlich ſeyn auszukommen. Der Nordſeite dieſer Landſpitze kann man bei gutem Wetter ſehr nahe ſegeln. Die Schere Kraaka, welche man immer über der Waſſerfläche ſehen kann, iſt von blinden Scheren umgeben, an welchen die See gewöhnlich brandet; man kann aber in allen Fällen vor ihnen ſicher ſeyn, wenn man dem Sichtbaren nur bis auf 3 à 4 Kabellängen nahe ſegelt. Es kann daher, wenn man in die Bucht hineinlaufen wollte, vorläufig gerade auf dieſe Schere hingeſteuert werden; indem man nördlich bei derſelben vorbei ſegelt, wird das, was oben von der Untiefe Fallen erwähnt worden, zu beobachten ſeyn; wenn man dieſe Schere aber bei der ſüdlichen Seite vorbei ſegeln wollte, ſo kann man ſowohl zwiſchen ſie und die Untiefe Melflue, als auch Süden um die letztere hineinſegeln; im erſten Falle muß der bei Skougnäs liegende Holm in gerader Linie mit der ſüdlichſten Pünte der Inſel Silden geſehen werden, und im letztern Falle wird dieſer Skougnäsholm mit der nördlichſten Pünte von Silden zuſammen gehalten. Auf dem kleinen Grunde, welcher Törsfluen genannt wird, giebt es 9 Faden Tiefe, ſo daß man, beſonders bei gutem Wetter, eigentlich keine Urſache hat ſich vor demſelben zu fürchten; aber bei ſtarker Kühlte oder wenn Deining in der See Statt findet, werden doch Grundſeen an demſelben erfolgen. Es iſt daher in allen Fällen rathſam, daß man ſich durch die auf der Karte angezeigten Peilungen vor dieſem Grunde geſichert hält, weil Erfahrungen den beſondern Umſtand beſtätigen, daß wenn ein Schiff ſogar bei gutem Wetter und ruhiger See über eine ſolche Untiefe wegſegelt, ſo kan dadurch mitunter eine beſondere Grundſee entſtehen, welche nach Umſtänden öfters Ungelegenheiten verurſacht.

Zwiſchen den außerhalb der weſtlichen Seite der Inſel Waagsöe, und den nördlich vor Bremangerland liegenden Scheren und Gründen, giebt es eine gute und geräumige Einfahrt zu einem auf der Südſeite von Waagsöe befindlichen kleinen guten Hafen, Waagen genannt, wo man bei allen öſtlichen Winden auslaufen kann. Für diejenigen, welche von Norden, in der Abſicht zwiſchen dieſe Scheren und Gründe einzulaufen, hier eintreffen, dient als Kennzeichen: daß ſie ſich ſüdlich vor der Untiefe Halſeboa befinden, wenn die Spitze des Berges Hornehlen gerade über dem äußerſten von der Südweſthucke der Inſel Waagsöe geſehen wird; doch muß man fortfahren ſüdlich zu ſteuern, bis dieſer Berg mit der nördlichſten Pünte von Huſewaagsöe, welche Hovdet genant wird, zuſammen trifft. Klöwningen iſt eine kleine, aber ziemlich hohe Schere, die durch ihre zwei ſpitzigen Hügel, die zwiſchen ſich eine Kluft bilden, ſehr kennbar iſt. Sie iſt eine gute Marke gegen die auf der Südſeite dieſer Einfahrt liegenden Untiefen; denn wenn der Gipfel von Hornehlen gerade über dieſer Schere ſich zeigt, ſo iſt man nordwärts vor der äußerſten Untiefe oder der Schere Falle, und alsdann kann man bis die vorerwähnte Marke Hornehlen mit Hovdet zuſammen gebracht iſt, hineinſteuern. Beinahe ¼ Meile ſüdwärts vor Falle liegt die Schere Wittrungen, welche ſtets ſichtbar iſt. Wenn der Wind und die Lage es erfordern, ſo iſt es möglich, bei Wedſteen auf der nördlichen und bei Klöwningen auf der ſüdlichen Seite vorbei, entweder nach dem erwähnten Hafen bei Waagsöe oder auch durch den Faaefiord einzuſegeln; aber es iſt eine ſchwierige Durchfart, und man wird auf dem Wege keinen Ankerplatz ehe in Skadeſtrom finden.

Außerhalb der Küſtſtrecke zwiſchen Kraaknäs und Bremangerland hat man, um vor der da liegenden blinden Schere geſichert zu ſeyn, zu beobachten, der Küſte nicht näher zu kommen, als daß man die Inſeln Kind und Battalen noch völlig, ſowohl außerhalb Mulen, welches eine ſehr kennbare freiſtehende Hucke oder ein kleiner Hügel iſt, als auch außerhalb der Weſthucke des Berges Olderweggen ſehen kann, und in zweifelhaften Fällen ſollte man ſogar Blaakoll, den höchſten Berg auf Skorpöe, völlig außerhalb Mulen halten. Die Marke, daß man ſich nördlich vor Skorpeflua befindet, iſt: wenn die Klippe Wedſteen ſich der Landſpitze Styrnäs nähert, um mit dieſer zuſammen zu gehen; und um ſicher ſüdlich vor Skorpeflua zu ſeyn,

darf nur eine ganz kleine Oeffnung zwiſchen Wedſteen und der nördlichſten Hucke der Inſel Bremangerland geſehen werden. Uebrigens kann man der Küſte von Styrnäs bis zu der weſtlichen Hucke von Olderweggen nahe ſegeln.

In dem Meerbuſen Bremangerpoll giebt es einen kleinen Nothhafen, der Hogswig genannt wird, aber man kan, außer bei Winden zwiſchen Norden und Oſten, nicht leicht von demſelben auslaufen.

Zwiſchen den oſtwärts vor Frŏede liegenden Inſeln, wird ein kleiner ſicherer Schutzhafen vorgefunden, nach welchem man ſowohl nördlich als ſüdlich um Frŏede einſegeln kann; indem man bei dieſer Inſel auf der Nordſeite vorbei geht, darf ſie in Rückſicht der Schere Näſſe und der übrigen daſelbſt liegenden Klippen, nur bis auf 3 Kabellängen nahe geſegelt werden. Auf der weſtlichen Seite von Frŏede kann man ſo nahe hineinhalten, daß die Weſthucke von Stadtland in gerader Linie mit dem Berge Olderweggen geſehen wird; ſo lange der auf Skorpŏe liegende Berg Blaafoll ſich nicht öſtlich vor der Inſel Battalen zeigt, ſondern gerade von dieſer gedeckt iſt, kann man vor allen ſüdweſtlich vor Frŏede liegenden kleinen Scheren ſicher ſeyn; ſie ſind außerdem nicht ſehr gefährlich, weil man ſie beinahe alle, außer der Schere Yſtflua, an welcher die See doch öfters brandet, über der Waſſerfläche ſehen kann.

Zwiſchen den außerhalb der Südweſthucke von Bremangerland liegenden kleinen Inſeln, giebt es einen andern kleinen Schutzhafen, welcher Smŏrhafen heißt, aber dieſer iſt nicht ſo gut als der nächſt vorerwähnte.

Südwärts vor Bremangerland bieten ſich die außerhalb des feſten Landes liegenden Inſeln, als die beſten und ſicherſten Landkennungen dar; ſie können ſeewärts noch auf 4 bis 6 Meilen weit gut erkannt werden. Obgleich dieſe Inſeln beinahe eben ſo hoch als das feſte Land ſind, und nur 1 bis 2 Meilen von demſelben entfernt liegen, ſo ſind ſie doch wegen ihrer Geſtalt und der zwiſchen ihnen befindlichen Oeffnungen ſehr ausgezeichnet; außerdem kann man auch nach die Oeffnungen der tief in das feſte Land eingehenden Meerbuſen deutlich erkennen.

Unter den erwähnten Inſeln ſind beſonders Kind und Alden die ſicherſten nnd deutlichſten Kennungspunkte, und durch Peilungen von ihnen kann man leicht die Lage des Schiffes gegen die Küſte beſtimmen. Auf der Inſeln Kind liegen zwei Berge, wovon der öſtlichſte der gröſte und höchſte Berg iſt, da wo ſie zuſammen ſtoßen, ſind ſie beide ganz ſteil, ſo daß ſie eine tiefe Kluft zu bilden ſcheinen; mitten in dem kleinern und weſtlichern Berge iſt eine ähnliche aber noch ſteilere Kluft, deren beide Seiten beinahe von gleicher Höhe ſind, ſo daß es ſcheint, als wäre ein Stück von dieſem Berge heraus geſchnitten. Dieſe beiden Berge haben eine ſchräge Lage gegen einander, zufolge deren man auf der See, außer gerade gegen Weſten vor ihnen, jederzeit eine dieſer Klüfte ſehen kann; die innerſte zeigt ſich am deutlichſten, wenn man zwiſchen Norden und Weſten von der Inſel, und die äußerſte, wenn man zwiſchen Süden und Weſten von derſelben entfernt iſt; je näher gegen Süden oder Norden, deſto deutlicher wird man beide Klüfte ſehen können. Es giebt auf der ganzen Küſte keinen Berg von einer ſolchen Geſtalt. Bei klarem Wetter kan man dieſe Inſel ungefähr 8 Meilen weit ſeewärts ſehen. Noch iſt zu bemerken: daß auf der nordweſtlichen Hucke der Inſel eine weiße gemauerte Kirche mit einem rothen Dache liegt, welche man auf 2 Meilen weit kennbar ſehen kann.

Gleich Norden vor Kind wird man die Inſel Battalen ſehen, welche kennbar höher als Kind iſt; wenn man ſich zwiſchen N. W. und S. W. von dieſer Inſel aus befindet, ſo ſcheint ſie einem rechtwinkeligen Dreiecke ähnlich zu ſeyn, deſſen ſchräge Seite gegen N. oder N. O. liegt.

Die Inſel Alden hat gleichfalls einen ſehr kennbaren Berg, der ſich gegen Oſten und Weſten erſtreckt; der Gipfel deſſelben iſt flach, doch in der Mitte etwas ausgehöhlt, und an der innerſten Seite ein wenig höher. Da dieſe Inſel von dem übrigen Lande und den nächſten Inſeln zeimlich abgeſondert liegt, und Wärŏe nebſt Bueland ganz niedrig ſind, ſo wird dieſelbe dadurch deſto beſſer kennbar ſeyn; ſie kann in einer Entfernung auf 8 bis 10 Meilen weit ſeewärts geſehen werden. Der Berg ſcheint, weil die Inſel nur klein iſt, eben ſo hoch als breit und lang zu ſeyn.

Auch die Inſel Twiberg iſt ſehr kennbar, da ſie zwei Heuſchöber gleicht, von welchen der Weſtlichſte am größten und etwas länglich, und der Oeſtlichſte im Durchſchnitte kleiner, rund und beinahe eben ſo hoch iſt. Die zwiſchen ihnen befindliche Oeffnung kann man auf der nördlichen Seite in der Nähe der Inſel Kind, und auf der ſüdlichen in der Nähe bei Aſpŏe deutlich ſehen; allein weſtwärts von der Inſel hingegen, werden dieſe beiden Hügel ſich nicht unterſcheiden.

Die vorerwähnten Kennungen von den Inſeln ſind um deſto ſicherer, da dieſe weit ſeltener, als das feſte Land, von Wolken und Nebel umgeben oder eingehüllt werden *).

*) Von der Geſtalt der erwähnten Inſeln ſehe man ein mehreres auf den Landvertonungen No. 10 und 11 der angehefteten Landvertonungstafel.

Die Inſel Wärøe iſt ſehr niedrig, und hat nur zwei kleine ründliche, heuſchober-ähnliche Hügel, von welchen der eine größer als der andre iſt.

Bueland iſt eine Sammlung von kleinen und niedrigen Inſeln, die mit Waröe zuſammenhängend zu ſeyn ſcheinen.

Die Inſeln, welche unter einer Benennung Suls-Inſeln heißen, ſcheinen, weil die zwiſchen ihnen befindlichen Sunde, und die in die Inſel Indre-Sulen tief eingehenden Meerbuſen, ſo ſchmal und krumm ſind, daß man die Oeffnungen derſelben nicht gewahr werden kann, als ob ſie ein von dem feſten Lande ausgehendes Vorgebirge wären. An der ſüdlichen Seite dieſer Inſeln hat man einen großen tief eingehenden Meerbuſen, welcher Sogneſöen genannt wird. Der auf Indre-Sulen liegende Berg Pollefield, deſſen Strecke auf Süden und Norden ungefähr ¾ Meile beträgt, zeichnet ſich merklich aus, und hat von beiden Enden bis an die Mitte des ziemlich hohen Gipfels, eine allmählig zunehmende Höhe. Ferner dient zur Kennung: daß das ſüdwärts vor Sogneſöen liegende Land viel niedriger iſt, als das nordwärts liegende.

Die Inſel Udwär nebſt allen übrigen außerhalb Yttre-Sulen liegenden Inſeln, ſind ſehr niedrig, und man kann ſie als kleine abgeſonderte Holme deutlich erkennen. Auf Hunsöe liegt eine braun angeſtrichene Kirche mit einem rothen Dache und einer Thurmſpitze, die man auf 2 bis 3 Meilen weit ſeewärts ſehen kann.

Nachdem ſolchergeſtalt um nicht abzubrechen, die Landkennungen der Küſtſtrecke von der Südſeite von Bremangerland an, oder von dem Meerbuſen Fröeſöen, bis Süden vor den Suls-Inſeln geſammelt beſchrieben ſind, ſo folgt nun eine Nachricht von ihrer Anwendung, wodurch man den außerhalb dieſer Strecke liegenden Untiefen entgehen kann, nebſt einem Berichte von den dort befindlichen Schutzhäfen.

Auf der öſtlichen Seite der Inſel Battalen findet man einen kleinen guten Schutzhafen, zu welchem man ſowohl Süden als Norden um die Inſel ſegeln kann. Die Norden vor Battalen liegende Schere Aralden iſt ſehr kennbar; nahe bei der ſüdlichen Seite derſelben liegt eine blinde Schere, an welcher die See aber ſtets brandet, und übrigens kann man ſich ihr nach Belieben überall nähern. Die Stewne- und Senningſchere, welche weſtwärts vor Battalen liegen, haben nur eine mäßige Höhe. Lönfall iſt ebenfalls über der Waſſerfläche ſigtbar, allein viel kleiner; man kan ſich ihnen allen bis auf ein Paar Kabellängen nähern; aber in der Linie zwiſchen den zwei erſtern liegt eine blinde Schere, welche Stewnſkiärboa genannt wird.

In Kindſund giebt es zwei gute einſtweilige Ankerplätze; der eine und beſte, von welchem man bei allen brauchbaren Winden nach beiden Seiten ausſegeln kann, iſt in der Bucht unter der Inſel Kind; der andre, welcher Ragnätswaag genannt wird, liegt auf der weſtlichen Seite der Inſel Rexten; allein dieſer iſt kleiner, und man kann nur bei nördlichem Winde von da auskommen, wie auch nur durch die ſüdliche Einfahrt zwiſchen den Inſeln nach demſelben einſegeln. Dieſer Ankerplatz iſt daher dienlicher für ſüdwärts beſtimmte Schiffe, die blos des Gegenwindes wegen da einlaufen.

Während der Einſegelung nach den vorerwähnten Häfen wird Aufmerkſamkeit erfordert, um der Untiefe Garboa zu entgehen; die Marke, wenn man bei dieſer auf der Nordſeite dicht vorbei ſegeln wollte, iſt: daß Börenfield ſich beinahe an die ſteile Südſeite des Berges auf Battalen anſchließe, oder man bringe dieſen in O. N. O. vor ſich; die Marke, oſtwärts vor der Untiefe zu ſeyn, iſt: wenn eine Oeffnung zwiſchen der Weſthucke von Twiberg und der Oſthucke von Ytteröe geſehen wird, oder daß man die letztere in S. z. O. vor ſich hat; darauf kann man Norden um die ganz weiße Schere Quitting hineinſteuern. Es giebt auch auf der Südſeite von Garboa und Quittingfall zwiſchen ihnen und Swersling einen Einfahrt, indem man Trolhyllenowa, die ſteile Nordoſtſeite des Berges auf Rexten, mit der weſtlichen Hucke von Skorpöe zuſammen hält. Es iſt auch noch eine andre Einfahrt vorhanden, welche Süden um die Untiefe Tyſkfall und Norden um Ytteröe und Näröe geht, indem Trolhyllenowa in der Linie mit der Südſeite von Näröe, bis Tyſkfall vorbei paſſiert iſt, gehalten wird, wo man alsdann auf den höchſten Gipfel von Skorpöe zu ſteuert, und dadurch Norden um Sandöe und die beiden in N. W. von da liegenden kleinen Klippen frei geht, welche außerdem ganz rein ſind. Ferner kann man ſich auch noch, von Südweſten oder Süden her, das viel leichtern und reinern Weges nach Kindſund hinein bedienen, wo man ſich blos vor der Untieſe Jöngrundsfall zu hüten hat, an welcher die See bei heftigen Bewegungen brandet. Die Kennzeichen dieſer Untiefe ſind: wenn der höchſte Gipfel des Berges auf Battalen gerade über der nördlichſten Hucke von Ytteröe, und Högdalstuwa gerade über Hawalhoug geſehen wird. Högdalstuwa iſt der öſtlichſte Hügel auf dem Berge, welchen man von hier im wahren Oſten, wie zwiſchen zwei Bergen liegend, gewahr wird; und Hawalhoug iſt der nördlichſte Hügel auf der Inſel Aſkehougöe. Dieſe Marken kreuzen ſich oder treffen gerade auf der genannten Untiefe zuſammen, weswegen ſie nicht beide auf einmahl zuſammen gebracht werden dürfen.

Wenn die ſüdlichſte Hucke der Inſel Kind mit Högdalstuwa, oder mit der nördlichſten Pünte von Aſkehougöe zuſammen gebracht wird, ſo geht man mit dieſer Marke Norden um Jöngrundsfall und Süden um Haaboen frei; oder wenn man hingegen ſo ſüdlich ſteuert, daß Högdalstuwa mit der höchſten

Bergſpitze auf Aſſehougöe zuſammen trifft, ſo geht man mit dieſer Marke auf der ſüdlichen Seite bei der Untiefe vorbei, und zugleich vor den oſtwärts liegende Scheren frei. Auf dieſe Marke oder etwas ſüdlicher hingeſteuert, ſo daß der Gipfel von Aſſhougöe ſich nach und nach etwas nördlicher als Högdalstuwa zeigt, kann man nach einem zwiſchen Helliſöe und Tansöe befindlichen guten Hafen einlaufen, von welchem die Ausſegelung bei allen öſtlichen Winden, entweder durch die nördliche oder ſüdliche Ausfahrt, geſchehen kann. Beim Ein- oder Ausſegeln auf der ſüdlichen Seite, muß man beſonders auf die Untiefe Jagtleyfall aufmerkſam ſeyn, welche jedoch auf allen Seiten umſegelt werden kann. Die Kennzeichen dieſer Untiefe ſind: die äußerſte Hucke von Battalen in gerader Richtung mit dem Weſtlichſten von der Inſel Rexten, und die ſüdlichſte Hucke von Tansöe in gerader Linie mit der ſüdlichſten niedrigen Pünte von Guldholm, zeigen die Kreuzpeilungen der äußerſten Kante der Untiefe an; wenn dem zufolge die Südhucke von Tansöe Norden vor Guldholm geſehen wird, ſo iſt man nördlich vor der Untiefe; um aber ſüdlich bei derſelben vorbei zu ſegeln, muß Mensholm in gerade Linie mit dem nördlichſten kleinen Gipfel des Berges auf Swanöe, oder etwas nördlicher gehalten werden. Gunnaſkiär, Röringſkiär und Knappen nebſt den benachbarten Scheren ſind beinahe alle ſichtbar, ſo daß diejenigen, welche ſich nordwärts vor ihnen befinden, nichts zu befürchten haben, denn es iſt beſonders auf dieſer Seite dicht unter ihnen ganz rein.

Es iſt, ohne beſonders gute Kenntniſſe von den Untiefen zu haben, nicht rathſam, daß man ſich zwiſchen die weſtlich vor Stawfiord liegenden Scheren und Gründe, und zwar von der Schere Knappen bis nach Haaſteen hinunter, hineinwagt; allein für diejenigen, welche ſich außerhalb dieſer Strecke befinden, beſonders wenn ſie genöthiget ſind zu laviren, und daher ſo nahe als möglich nach dem Lande zu hinhalten wollen, dienen folgende Kennzeichen: um vor Nord-Garboa auf der nördlichen Seite derſelben geſichert zu ſeyn, muß der größte Holm von den Rygſtenen mit der nordöſtlichſten Hucke der Inſel Tviberg zuſammen treffen; und wenn die ſüdlichſte Schere von den genannten Rygſtenen gerade vor der Nordſeite des Berges Stavnäsfield geſehen wird, ſo iſt man Süden vor Süd-Garboa frei; und man iſt Weſten vor beiden frei, wenn der Gipfel Blaakoll mit der auf der Inſel Kind befindlichen Kluft zuſammen trifft, oder auch, wenn Halſehouge, der ſüdlichſte Humpel auf den kleinen Inſeln, welche unter einer Benennung Bueland heißen, mit der innerſten ſteilen Seite des auf Steenſundöe liegenden nördlichſten Berges Stokkevaagfield zuſammen trifft. Außer den erwähnten Kennzeichen hat man auch noch den Vortheil, daß die See bei einiger Bewegung, beſtändig an den genannten Scheren brandet; und wenn man die als Marken angegebenen Holme und kleinern Berge auch nicht ſo genau erkennen könnte, ſo ſind doch die Inſel Kind und Alden unverkennbar, wodurch man ſich leicht zur Kennung von Bueland und einigen der größern Inſeln verhelfen kann, um vermittelſt der Peilungen nach der Karte zu beſtimmen, an welchem Orte man ſich befindet. Auf der ganz niedrigen und kleinen Inſel Sandöe bei Bueland, liegt nur eine kleine Anhöhe, welche man gleich als die Aeußerſte erkennen kann.

Der Grund Tempa iſt eine Bank, wo die Fiſcher, wenn das Wetter es geſtattet, oft liegen; das Lothen zur Erforſchung der Tiefe wird, wenn man auf denſelben einträfe, dazu beitragen, daß man mit Gewißheit den Ort des Schiffes gegen die Küſte beurtheilen kann. Es iſt wahrſcheinlich, daß die See bei harter Kühlte an den Kanten dieſes Grundes brandet.

Bei der kleinen Inſel Molvär giebt es einen Schutzhafen, welcher für ein Paar kleine Schiffe dienlich iſt; allein ſie liegen dort der Seebewegungen wegen nicht ruhig, und außerdem iſt die Inſel nicht bewohnt.

Auf der ſüdlichen Seite von Alden findet man einen kleinen guten Hafen, der 6 bis 8 Faden Tiefe hat. Die Einſegelung nach demſelben geſchiehet ſüdlich um Haaſteenboa und Fladſkiär; wenn die letztere mitten vor dem höchſten Berge auf Alden geſehen wird, ſo befindet man ſich in der Linie mit Haaſteenboa, an welcher die See gewöhnlich brandet; um vor dieſer geſichert zu ſeyn, ſuche man, nachdem Sandöe in Süden gebracht iſt, Fladſkiär Norden vor Alden frei zu bringen, ehe weiter oſtwärts geſteuert wird. Sowohl auf Wära- als Remangrund iſt es ſo tief, daß man deswegen nichts zu befürchten hat. Man kann die Inſel Alden auf beiden Seiten umſegeln, aber bei nördlichem Winde iſt es beſſer um die Oſtſeite zu gehen; denn ſonſt kann man, des außerhalb ſelbiger liegenden Holmes oder Eilandes wegen, nicht in den Hafen hineinkommen.

Die Sammlung von Inſeln, welche ſich ungefähr $1\frac{1}{2}$ Meile weit gegen W. z. S. von Alden aus erſtrecken, ſcheinen unter den meiſten Stellungen geſehen, eine ausgehende zuſammenhängende Landſpitze zu ſeyn; von dieſen werden die Aeußerſten, welche klein und nicht ſehr hoch ſind, insgeſammt Bueland genannt. Zwiſchen den zwei erſten dieſer Inſeln, nämlich Giöröe und Langöe findet man einen guten Hafen mit einer reinen Einfahrt, welcher den Vortheil hat, daß man nach beiden Seiten, entweder bei nördlichen oder bei ſüdlichen Winden ein- und ausſegeln kann. Buelands Inſeln und Scheren ſind ſo rein, daß man ſich allem Sichtbaren bis auf 1 à 2 Kabellängen nähern kann.

Bei der Inſel Gaaſevår könnte ein Schiff im Nothfalle einen Zufluchtsort finden, aber der Hafen iſt enge und das Auslaufen mit Schwierigkeiten verbunden, auch wird man hier dem Seegange ausgeſetzt ſeyn; es wäre in ſolchem Falle beſſer weiter hinein nach Buſköe zu gehen, wo es einen guten Hafen giebt. Von Bueland ſüdwärts auf Gaaſevår und Steinau zu, iſt es dicht unter allen ſichtbaren Scheren und Holmen rein; aber gegen Südweſten von Gaaſevår aus liegt eine gefährliche Untiefe, welche Halſteenboa genannt wird. Bei Seegang werden zuweilen Brandungen an derſelben erfolgen, und bei ſtillem Wetter kann die ſichtbare Klippe Taarna am beſten zur Warnung dienen; wenn dieſe in gerader Linie mit der ſüdweſtlichen ſteilen Seite des Berges auf Yttre-Sulen geſehen wird, ſo iſt man Weſten vor der Untiefe frei; und Oſten vor derſelben, wenn die weſtliche ſteile Seite des Berges auf Alden ſich ein wenig weſtlich vor den zwei, mitten auf der ſonſt niedrigen Inſel Wårde liegenden runden Hügeln zeigt; und endlich iſt man Norden vor derſelben frei, wenn der mittlere und höchſte Hügel auf Gaaſevår, welcher aber doch nur niedrig iſt, mit der Südhucke der Inſel Aſpde zuſammen trifft.

Würde man auf der Höhe zwiſchen Taarna und Udwår genöthiget ſeyn landwärts zu ſteuern, ſo muß man ſich vor Sogneboa und den an der Steuerbordſeite liegenden Scheren hüten. Die Marke von dieſer Schere iſt: daß die Bergſpitze von Pollefield in gerader Linie mit der ſteilen Nordſeite des Berges Stokkevaagfield geſehen wird; außerdem brandet die See mehrentheils ſowohl an der erwähnten Schere Sogneboa, als auch an Holmeboa und Lillegrund; übrigens iſt die weſtliche Seite der Udwårs-Inſeln ſo rein, daß man ſich ihnen allenthalben bis auf 2 à 3 Kabellängen nähern kann.

Zwiſchen Olderkalv und Langöe findet man einen guten Hafen von 4 bis 5 Faden Tiefe mit reinem Sandgrunde, nach welchem die Einſegelung bei ſüdlichen und weſtlichen Winden, und die Ausſegelung bei den entgegengeſetzten geſchiehet.

Bei der Hauptinſel Udwår giebt es für ein Paar Schiffe von mittlerer Größe auch einen guten Hafen, zu welchem man bei allen weſtlichen Winden von Norden nach Süden einſegeln, und bei allen öſtlichen leicht wieder in See ſtechen kann.

Ferner iſt bei Legöe, auf der ſüdweſtlichen Seite von Yttre-Sulen, ein kleiner guter Hafen, wo man ſowohl von Norden als Süden her ein- und ausſegeln kann.

Auf der Oſtſeite der Inſel Huusöe, auf welcher eine Kirche liegt, wovon Seite 30 erwähnt worden, giebt es einen guten Ankerplatz von 10 Faden Tiefe mit reinem Sandgrunde, der zwar vor Deining aus der See etwas offen iſt, aber dahingegen einen guten haltbaren Ankergrund hat.

Ferner iſt auf der öſtlichen Seite der Inſel Yttre-Sulen, zwiſchen dieſer und Nooröe, ein kleiner guter Hafen, und weiter nordwärts unter dem auf Daleöe liegenden Hofe Raane giebt es abermals einen kleinen, ziemlich guten Hafen, welcher ſicherer als die äußern iſt; allein derſelbe hat eine längere Einfahrt, und man kann nur bei nördlichen und öſtlichen Winden von da auslaufen.

Die größten Schiffe können durch Yttre-Steenſund ganz hindurch ſegeln, wo verſchiedene gute Ankerplätze gefunden werden.

Auf der andern Seite des Meerbuſens Sogneſöen giebt es zwiſchen den Qwårnöe-Inſeln einen guten Nothhafen, der beſonders für Schiffe, welche entweder ſüdwärts gehen oder wieder in See ſtechen wollen, dienlich iſt, denn es wird nördlicher oder öſtlicher Wind zur Ausſegelung erfordert.

Die zwei in der Mündung von Sogneſöen liegenden Sammlungen von Scheren, Nord- und Süd-Swalene, ſind ſo abgeſondert, daß man ſie leicht erkennen kann; ſie können in einer Entfernung von 2 à 3 Kabellängen ſicher umſegelt werden.

Unter Böröeholm, auf der nordweſtlichen Seite von Börtnäsöe, giebt es einen kleinen guten eingeſchloſſenen Hafen, der ſüdwärts gehenden Schiffen dienlich iſt; aber die Einſegelung iſt etwas ſchwierig, und es wird nordöſtlicher Wind erfordert, um von demſelben ausſegeln zu können.

Zwiſchen den Weſten vor Börtnäsöe liegende kleinen Inſeln, wird man ferner einen kleinen einſtweiligen Ankerplatz dicht weſtlich vor Kiellingöe, und einen andern zwiſchen Sandholm und Johannöe finden; dieſe Ankerplätze haben den Vortheil, daß man anf beiden Seiten ein- und ausſegeln kann. Obgleich es auf beiden Stellen enge iſt, ſo wird man doch Seebewegungen vernehmen, und außerdem geht ein ſtarker Strom zwiſchen den Inſeln.

Auf der Strecke von Bremangerland bis Sogneſöen ſind die Inſeln Kind, Bueland und Udwår die beſten Stellen, welchen man ſich nähern kann, um mit Lootſen verſehen zu werden; beſonders kann man den beiden letztern auf der weſtlichen Seite ſehr nahe ſegeln, und die Lootſen können von da leicht hinauskommen.

Es iſt für Schiffe, die zufällig auf die Strecke zwiſchen Bueland und Udvår verfallen könnten und Hülfe oder einen Lootſen ſuchen wollen, zu bemerken, daß Aſpöe nicht bewohnt iſt; auf Gaaſevår ſind aber Leute, die kundig genug ſind ein Schiff zu leiten.

Diejenigen, welche ſich außerhalb Sogneſöen und ſüdwärts vor den Klippen Svalen befinden, müſſen ſich vor den beiden Scheren Breiflna und Skallen hüten. Das Kennzeichen der Linie von dieſen Scheren iſt: daß der Gipfel des Berges Pollefield über der niedrigen Landſpitze der Inſel Steenſundöe, Tangodden genannt, geſehen wird; man darf daher nicht öſtlicher als in Oſten vor den Klippen Svalen kommen, ehe man ſich vor dieſen Scheren geſichert halten kann. Die Oeffnungen ſowohl vom Meerbuſen Fensfiord, welcher gerade oſtwärts hineingeht, als auch von Feyefiord, der ſich ſüdlich erſtreckt, wird man hier außen erkennen können, und dieſe verſchiedenen Richtungen der Meerbuſen werden dazu beitragen, daß man ſich nicht irren kann. Holmengraae, der nördlichſte von den kleinen Holmen, welche man in der Mündung von Fensfiord gewahr wird, iſt leicht zu kennen; denn er liegt abgeſondert und iſt zugleich der höchſte unter ihnen. Man kann denſelben in einer Entfernung von ein Paar Kabellängen umſegeln.

Die bekannte große Handelsſtadt Bergen auf der Norwegiſchen Küſte konnte, ohne die angenommene Größe der Karten oder des Maaßſtabes zu verändern, nicht auf dieſer Karte einbegriffen werden, ſie wird daher auf der Karte No. 4 gefunden. Dieſer merkwürdige Ort liegt wohl eigentlich auf der Küſte des feſten Landes, allein außerhalb dieſer giebt es auf einer über 40 Meilen langen Strecke, von Holmengraae an bis Skudbesnäs gerechnet, eine unzählige Menge größerer und kleinerer Inſeln, Klippen und Scheren, zwiſchen welchen man verſchiedene Einfahrten nach einer Art Hauptfahrbahn findet, die innerhalb und zwiſchen dieſen Inſeln längs dem feſten Lande nach Bergen hinführt. Dieſe Hauptfahrbahn wird Bergens-Leed genannt, wovon der Theil nordwärts der Stadt, Nordleedet, und der ſüdliche Theil, Südleedet heißt. Die von Norden herkommenden Schiffe, welche nach Bergen wollen, ſegeln gewöhnlich bei Holmengraae durch Feyefiord, oder auch durch Feyeooſen, wie auch nach Beſchaffenheit der Umſtände, wo ſie angekommen ſind, durch eine der ſüdlichern Einfahrten auf die Hauptfahrbahn hinein. Die nördliche Fahrbahn (Nordleedet) theilt ſich nachher in Sieltefiord und Herlöefiord, welche beide nach Bergen führen.

Ein Schiff, das ſich bei Holmengraae befindet, kann mitten in die Einfahrt hinein halten, ſich darauf der Nordoſtſeite von Feyeöe nähern, und von da mit einem Lootſen verſehen werden. Allen den kleinen Scheren, welche auf der Strecke von Holmengraae bis Feyeöe liegen, kann man ſich bis auf ungefähr ⅛ Meile nähern; denn man kann beinahe immer ſicher ſeyn, wo keine Brandungen geſehen werden.

Bei Grisholm giebt es einen bequemen einſtweiligen Ankerplatz, wohin und wovon man leicht, ſowohl bei nördlichen als ſüdlichen Winden, ein- oder ausſegeln kann. Sollte hier bei hartem Wetter eine zu ſtarke Seebewegung Statt finden, ſo kann man ſich des auf der Oſtſeite von Feyeöe befindlichen guten Hafens Sillewog bedienen, welcher 6 Faden tief, und ſowohl den nord- als ſüdwärts gehenden Schiffen dienlich iſt.

Auf der öſtlichen Seite in Feyefiord hat man ferner auf der Nordſeite von Sevreöe einen ſehr guten eingeſchloſſenen einſtweiligen Ankerplatz oder Hafen, der 8 bis 9 Faden Tiefe hat; da die Ausſegelung aber nur bei allen nördlichen Winden geſchehen kann, ſo iſt derſelbe blos den ſüdwärts beſtimmten Schiffen dienlich. Man kan nach Umſtänden ſowohl Norden als Süden um Lyngöe nach demſelben einſegeln.

Südlich vor Feyeöe, gerade außen vor Feyeooſen, kann man bei klarem Wetter die auf den Inſeln Sulen liegenden Berge gut ſehen, und nach dem Abſtande derſelben leicht ſchließen, daß die Oeffnung, welche in Oſten geſehen wird, Feyeooſen ſeyn muß; zugleich iſt Heſthonge, die nordweſtliche Hucke des niedrigen Landes Feyeöe, welche einem Heuſchober ähnlich iſt, auch ein gutes Kennzeichen. Auf den Süden vor Feyeooſen liegenden niedrigen Inſeln, zeichnet ſich der Hügel Henneſtakken aus, welcher ebenfalls einem Heuſchober ähnlich, aber viel höher und größer, als der auf Feyeöe iſt. Sollte es den Lootſen bei heftigen Seewinden ſchwierig ſeyn auszukommen, ſo kann ein Schiff ſicher mitten durch Feyeooſen hinein ſegeln, um dort in einem ruhigern Waſſer deſto leichter einen Lootſen zu erhalten. Süden um die Inſel Feyeöe kann man derſelben bis auf 1 à 2 Kabellängen nahe ſegeln, und allen den ſüdlichen Scheren, welche Norden vor Nordöe liegen, kann man ſich bis auf 3 à 4 Kabellängen nähern; die einzige unſichre Schere iſt Kleveſkiär, an welcher es doch bei heftigem Seegange beſtändig brandet. Es iſt übrigens noch zu bemerken: daß man von dem ſüdlichen Theile der Inſel Feyeöe keine Lootſen erhalten kann, weil er nicht bewohnt iſt; auf der nordweſtlichen Seite aber wohnen Lootſen, und von Henneöe kann man ebenfalls mit Lootſen verſehen werden, wo man ſich allem Sichtbaren bis auf ein Paar Kabellängen nähern kann.

Bei Hennede iſt ein guter Nothhafen von 6 bis 8 Faden Tiefe, den man bei widrigen Winden oder harten Wetters halber benutzen kann; weil aber nordlicher Wind bei der Ausſegelung erforderlich iſt, ſo iſt derſelbe den ſüdwärts gehenden Schiffen am dienlichſten.

Auch giebt es bei Nordöe einen kleinen guten Nothhafen, der 10 bis 12 Faden Tiefe hat, wo die Ausſegelung auch nur bei nördlichen Winden geſchehen kann.

Man findet auch einen bequemen Hafen von 8 Faden Tiefe bei Waholm, wohin und wovon ſowohl nördliche als ſüdliche Winde dienlich ſind; man wird aber bei weſtlichen Winden eine ziemlich ſtarke Deining hier ſpüren.

Hielmewaagen und Kiebogen ſind gute einſtweilige Ankerplätze; doch iſt der erſte nur für nordwärts gehende, der letzte aber ſowohl für nord- als ſüdwärts beſtimmte Schiffe dienlich.

Auf der weſtlichen Seite der Inſel Alvöe giebt es zwiſchen dieſer und Langöe einen guten Hafen von 15 Faden Tiefe, wohin und wovon man ſowohl bei nördlichen als ſüdlichen Winden ein- und ausſegeln kann. Einen ähnlichen Hafen trifft man in der Bucht bei Alvheim, und noch einen kleinen bei Hegholm, der aber dem Seegange mehr ausgeſetzt iſt. Von dieſen drei Häfen kann man bei nördlichen und weſtlichen Winden durch die Strömſunde in die Hauptfahrbahn Bergens hineinſegeln.

In den beiden Strömſunden ſind auch gute einſtweilige Ankerplätze vorhanden, wenn der Wind es erlaubt da hineinzulaufen, ja ſie ſind ſogar beſſer als der bei Hegholm.

Auf der Südoſtſeite der Inſeln Herlöevär giebt es einen kleinen Hafen, wovon die Einſegelung nach der Hauptfahrbahn (Leedet) bei weſtlichen, und die Ausſegelung ſeewärts bei öſtlichen Winden geſchehen kann.

In Qualooſen, zwiſchen Ooede und Skogsöe, giebt es zwar einen Zufluchtshafen, aber es iſt daſelbſt 30 Faden tief, und die Ausſegelung kann nur mit Nordwind geſchehen, weswegen er nicht benutzt werden ſollte, es ſei denn, daß man für den Augenblick keine andre Zuflucht hätte.

Auf der Südſeite der Inſel Blomöe, zwiſchen dieſer und Ohno nebſt Rognöe, giebt es nach der Hauptfahrbahn eine ſehr gute und reine Einfahrt, Ulvſund genannt, wo zugleich zwei gute Ankerplätze gefunden werden, von welchen der äußerſte 12 Faden Tiefe hat, und beſonders den Schiffe dienlich iſt, welche blos von der See einlaufen wollen, um einſtweilen zu ankern, denn ſie können leicht wieder von da in die See hinauskommen; der innerſte, welcher geräumiger und ſichrer iſt, hat 10 bis 12 Faden Tiefe. Man kann zu und von beiden ſowohl mit nördlichen als ſüdlichen Winden ein- und ausſegeln.

Innerhalb dieſer Strecke der eben erwähnten Inſeln, iſt es auf der nach Bergen führenden Hauptfahrbahn geräumig und rein zu laviren, den man kann allem, was ſichtbar iſt, ſehr nahe ſegeln. Man findet einen guten einſtweiligen Ankerplatz unter dem auf der nordweſtlichen Seite der Inſel Holtzenöe liegenden Hofe Siellanger, zwiſchen dieſem und Ringholm, welcher von 6 bis 12 Faden Tiefe hat, und ſowohl den nord- als ſüdwärts beſtimmten Schiffen dienlich iſt. Auch hat man ungefähr ½ Meile ſüdlicher, auf der öſtlichen Seite von Skorpöe, einen ſehr guten Hafen auf 10 bis 12 Faden Tiefe, welcher vor dem Seegange beſſer eingeſchloſſen liegt als der vorige; auch von hier kann man, ſowohl nord- als ſüdwärts, bequem ausſegeln.

Ferner giebt es unter dem ſüdöſtlichen Ende der Inſel Opsöe wieder einen guten Hafen von 10 Faden Waſſer, der aber eigentlich nur den ſüdwärts beſtimmten Schiffen dienlich iſt. Nordwärts gehende Schiffe werden dagegen einen dienlichen Hafen unter dem nordweſtlichen Ende von Berlandsöe finden, welcher 12 bis 14 Faden Tiefe und einen auten ſandigen Boden hat.

Die verſchiedenen Einfahrten auf der Strecke von Feyeöe ſüdwärts, und die verſchiedenen daſelbſt befindlichen Häfen bieten ſich den Seefahrern, welche, während des Vorbeiſegelns längs dieſer Küſte, oder bei dem Eintreffen daſelbſt, einen Hafen anthun wollten, als ſichre Zufluchtsörter dar. Man kann ſich der Küſte bis auf ¼ Meile außerhalb der Scheren, wo die See brandet, ſicher nähern; und wenn der Lootſe nicht von einer Inſel käme, ſo kann man ihn nach Umſtänden, ſolange es des Wetters wegen möglich iſt, von einer andern erwarten. Es iſt wohl nicht rathſam, ſich ohne die Leitung eines Lootſen zwiſchen die Inſeln hineinzuwagen, denn die Durchfahrten ſind enge und mühſam, und zugleich ſind die Ströme in denſelben, beſonders während des auslaufenden Waſſers oder in der Ebbezeit, ſehr ſtark. Sollten aber wegen eines harten Wetters mit Seegang und Seewind, die Lootſen nicht auskommen können, und man nur mit dem Schiffe eine der größern Einfahrten, Feyefiord oder Feyeooſen erreichen kann, ſo kann man nach den obigen Anweiſungen ſicher da hineinſteuern, wo es denn innerhalb der Inſeln in einem ruhigern Waſſer Schutz giebt, ſo daß der Lootſen an Bord kommen kann.

Außer den erwähnten Häfen und Zufluchtsörtern, möchte man wohl noch Sunde und Durchfahrten zwiſchen den dem feſten Lande näher liegenden Inſeln finden können; weil es aber daſelbſt weder einen Handelsort noch eine andere Veranlaſſung für den Seefahrer giebt, warum er ſich derſelben bedienen ſollte, ſo iſt es auch ganz überflüſſig ſie zu berühren.

In Rückſicht auf den Strom, außerhalb der in dieſem Kapitel abgehandelten Küſtſtrecke, iſt zu bemerken; daß der Strom während der Ebbezeit nordweſtwärts läuft, woraus man ſchließen kann, daß der Strom auf dieſer Strecke überhaupt eben ſo, wie außerhalb der auf den zwei vorhergehenden Karten enthaltenen Küſten, ſtärker nord- als ſüdwärts geht, welches die Aufmerkſamkeit derer verdient, die eine beſtimmte Einfahrt an der Küſte anthun wollen, oder Gegenwindes, wie auch anderer Urſachen wegen, genöthigt ſind ſich unter dieſer Küſte kreuzend zu halten.

Nach mehrern im Jahre 1794 ſorgfältig angeſtellten Beobachtungen, glaubt man anzeigen zu können, daß die Abweichung der Magnetnadel zu der Zeit unter Stadtland 23° 45′, aber weiter ſüdwärts außerhalb der Küſte, wie auch in der Stadt Bergen von 24° 30′ bis 24° 45′ weſtlich geweſen; wobei zugleich bemerkt iſt, daß die Abweichung binnen in den Meerbuſen von 1 bis $1\frac{1}{2}$ Grad weniger war, als außerhalb der Inſeln.

Viertes Kapitel.

Von der Norwegiſchen Küſte,

woven

die Karte No. 4 die Strecke vom 60° 35′ bis 58° 50′ nördlicher Breite enthält.

Außer den im vorhergehenden Kapitel erwähnten Ankerplätzen, welche in Herlöefiord, ehe man zu Bergen kömmt, vorgefunden werden, giebt es ferner in Hannewiig einen Zufluchtsort, der aber nur, weil man blos bei ſüdlichen Winden ausſegeln kann für die nordwärts beſtimmten, oder für die von Bergen aus dieſem Weg gehenden Schiffe bequem iſt; die Tiefe beträgt daſelbſt 13 bis 14 Faden und der Ankergrund iſt gut.

Flensborghafen iſt hingegen ſowohl den ſüd- als nordwärts gehenden Schiffen dienlich, denn man kann von da nach beiden Seiten leichter unter Segel gehen. Der Ankerplatz hat 15 Faden tiefes Waſſer.

Unter der Hucke Stromsnäs findet man in der Bucht gerade vor dem Holme einen guten einſtweiligen Ankerplatz von 8 bis 10 Faden Tiefe, der ebenfalls ſowohl den nord- als ſüdwärts gehenden Schiffen dienlich iſt. Nach dieſem giebt es in dem Meerbuſen keine Ankerplätze, ehe man zu Bergen kömmt.

Wenn man von der See her durch die Strömſunde hinein gekommen iſt*), ſo iſt es, wenn der Wind es erlaubt, am beſten auf Herlöe hinzuſteuern, und dann nach Umſtänden entweder ſüdlich oder nördlich um dieſe Inſel in Herlöefiord hineinzuſegeln; ſollte der Wind aber zu nördlich fallen, oder auch daß man durch eine der ſüdlichern Einfahrten, z. B. Ulvſund etc., eingekommen wäre, ſo wird es bequemer ſeyn, den Weg durch Gieltefiord nach Bergen fortzuſetzen.

In Ulvſund giebt es, wie im vorhergehenden erwähnt worden, zwei Ankerplätze, wovon der äußerſte den Schiffen dienlich iſt, welche, ohne Abſicht nach Bergen zu gehen, blos von der See dort einlaufen wollen, um einſtweilen zu ankern; allein der innerſte iſt hingegen ſowohl für ein- als ausgehende Schiffe dienlich.

Man kann ſowohl nördlich als ſüdlich um Toftöe in Gieltefiord hineinſegeln; doch iſt die nördlichſte Einfahrt die beſte, wo es unter den Tofthоlmen einen guten einſtweiligen Ankerplatz giebt, von welchem man ſowohl bei ſüdweſtlichen als nordweſtlichen Winden leicht unter Segel gehen kann. Die Einfahrt Süden vor Toftöe, Swelgen genannt, hat zwar überflüſſige Tiefe, aber ſie iſt ſehr enge, und der Cours, zwiſchen den daſelbſt liegenden Inſeln und Scheren, ſehr veränderlich. Es giebt auch hier innerhalb der Inſel in der Bucht unter dem Hofe Wiig einen guten einſtweiligen Ankerplatz, deſſen Tiefe 10 bis 12 Faden beträgt, aus welchem man mit nordlichen Winden gut hinaus ſegeln kann.

*) Siehe zugleich die Karte No. 3.

Weſtwärts oder gerade außerhalb der Inſel Store-Sartoröe, hat dieſe das Anſehn eines feſten Landes, man wird keine Oeffnungen oder Sunde, wie zwiſchen den auf der nördlichen Strecke von da bis Holmengraa liegenden Inſeln gewahr werden. Sartoröe iſt ferner auf dem nördlichen Ende merklich niedriger, nimmt von da bis an die Mitte derſelben allmählich an Höhe zu, und ſcheint ſo dann eben ſo hoch als die innerhalb liegende Küſte zu ſeyn. An dem nördlichen Ende derſelben zeichnet ſich die außerhalb liegende Inſel Turöe merklich aus, weil dieſe höher als Toftöe iſt, und man kann zugleich den zwiſchen ihnen befindlichen Sund ziemlich deutlich ſehen. Zur fernern Kennung kann auch noch beitragen, daß eine große Oeffnung oder Bucht Weſten vor Toftöe geſehen wird. Dieſer Inſel kann man ſich bis auf einige Kabellängen getroſt nähern, und von da einen Lootſen erhalten.

In dem auf der Oſtſeite der Inſel Möskiede, zwiſchen dieſer und der Küſte von Store-Sartoröe, befindlichen Sunde, giebt es für Schiffe, die mit ſüdlichen Winden von der See her einzulaufen genöthigt werden, einen guten Nothhafen. Durch dieſen Sund kann man auch nach Gieltefiord hinein ſegeln. Es giebt zwei Stellen, wo man in demſelben ankern kann, die eine gerade vor der ſüdlichen Hucke von Möskiede auf 18 bis 12 Faden abnehmender Tiefe, allein es geht hier eine ziemliche Deining und der Grund iſt loſer, als weiter nordwärts im Sunde, wo es 12 Faden, nach beiden Seiten zunehmende Tiefe und weniger Seegang giebt. Der Strom geht im Sunde gewöhnlich ſehr ſtark, und richtet ſich gemeiniglich nach der Ebbe und Fluth. Es giebt zu dem erwähnten Möskiedeſunde verſchiedene Einfahrten, welche alle zwiſchen mehrern Inſeln und Scheeren ſind.

Im Gieltefiord findet man bei Bratholm einen guten Nothhafen, welcher zwar 16 bis 20 Faden Tiefe hat, allein man kann, wenn bei den daſelbſt angebrachten Ringen verteuet wird, doch ſehr ſicher liegen. Dieſer Hafen iſt ſowohl den aus- als eingehenden Schiffen dienlich, wenn dieſe in dem Meerbuſen einen widrigen Wind finden möchten.

Weiter oben im Meerbuſen findet man bei Lamholm einen andern einſtweiligen Ankerplatz; die Ströme ſind aber in dieſem engen Fahrwaſſer zwiſchen den Inſeln gewöhnlich ſehr ſtark. Sollte widriger Wind oder ſtilles Wetter eine ſchwierige Fahrt verurſachen, und der Nothhafen bei Lamholm verfehlt werden, ſo ſuche man nach Umſtänden entweder an der Gielteſchere oder an der Hucke Quarven bei den daſelbſt befindlichen Ringen faſt zu machen; man wird übrigens keinen guten Ankergrund da finden. Auf dieſem Wege zu und von Bergen muß man den kleinen Häfen Marekoven, Skrudshafen und Skarholm paſſiren, welche auch bei eintretenden Fällen, als einſtweilige Ankerplätze benutzt werden können. Ein Näheres hierüber wird man in dem Folgenden der Beſchreibung über die ſüdliche Fahrbahn (Südleedet), welche nach und von Bergen führt, erfahren.

Ehe wir dieſer ſüdlichen Hauptfahrbahn erwähnen, wird es, um nicht in der Folge abzubrechen, ohne Zweifel beſſer ſeyn, daß die auf der weſtlichen Seite von Store-Sartoröe befindlichen Zufluchtshäfen hier berührt werden, welche jedoch zu keinem andern Zwecke, als blos zu einſtweiligen Ankerplätzen, für Schiffe dienlich ſind, die auf dieſer Strecke ſo nahe unter die Küſte möchten verfallen ſeyn, daß ſie des Stromes oder des Seewindes wegen genöthiget wären, einen Hafen zu ſuchen.

Auf der öſtlichen Seite von Guldöe giebt es auf 8 Faden Tiefe, Sandgrund, einen kleinen einſtweiligen Ankerplatz, der doch nur für Schiffe, die bei Windſtille und Strom hier eingekommen ſind, dienlich iſt; denn bei harter Kühlte wäre es rathſamer, daß ſie nach Möskiede oder nach dem zwiſchen Groß- und Weſt-Boröe befindlichen Sunde hinſegeln, wo es in dem letztern einen guten Ankerplatz auf 6 à 8 Faden Tiefe giebt, von welchem man ſowohl bei ſüdlichen als nördlichen Winden ausſegeln kann.

Allen auf der weſtlichen Seite von Store-Sartoröe liegenden kleinen Inſeln und ſichtbaren Klippen, kann man ſich überhaupt bis auf $\frac{1}{4}$ Meile, auch wohl näher, nähern, denn die See brandet gewöhnlich an allen dort befindlichen blinden Scheren. An Eidsboen brandet die See beſtändig auch bei der geringſten Bewegung. Auf der Untiefe Rensboen iſt es 5 Faden tief, weswegen es bei ſtillem und ruhigem Waſſer gerade nicht immer an derſelben brandet, bei einiger Seebewegung aber kann man ſicher erwarten, daß dies erfolgt. Zur fernern Warnung vor dieſer Untiefe, darf Loonöe nicht mit den ſteilen Bergſeiten der ſich als das Weſtliche des Landes zeigenden Telleburen und Gaaltöe zuſammen treffen; denn ſo lange dieſes nicht Statt findet, iſt man Weſten vor Rensboen frei. Loonöe kann man leicht erkennen, denn ſie zeichnet ſich als eine abgeſonderte Inſel merklich aus, und iſt beinahe eben ſo hoch, als das feſte Land; von Norden geſehen ſcheint ſie oben abgerundet zu ſeyn.

Algeröe iſt theils vermittelſt Loonöe, und theils durch die Geſtalt ihrer eigenen Berge ziemlich kennbar; denn der Berg Tinnan iſt gegen die andern Berge der Küſte vorzüglich zackig, ſo daß derſelbe von Nordweſten geſehen, ſich wie Zähne einer Säge geſtaltet zeigt. Erkennt man Algeröe ſo kann man ihr

auf der weſtlichen Seite ſicher nahe ſegeln. Der Ertnaſchere kann man ſich auf beiden Seiten nähern, und an der oſtwärts vor dieſer liegenden Schere brandet die See ſogar bei ſtillem Wetter.

Auf der Nordſeite von Algeröe, zwiſchen dieſer und Krogöe, giebt es einen Nothhafen von 6 bis 10 Faden Tiefe mit gutem Grunde, welcher, der kurzen Ein- und Ausfahrt wegen, wohl in dieſer Rückſicht als gut angeſehen werden kann; allein man wird, obgleich die See nicht da einſieht, doch eine ziemlich ſtarke Deining verſpüren. Mit ſüdlichen und weſtlichen Winden kann man von da binnenſcheers nordwärts ſegeln, und mit allen öſtlichen Winden kann die Ausſegelung ſeewärts geſchehen.

Südweſten vor Laagöe findet man an der Oſtſeite von Klauholm auch noch einen kleinen Nothhafen, der 6 bis 8 Faden Tiefe und guten Grund hat; obgleich man die Deining der See darinn merken kann, ſo iſt derſelbe doch ſicher, und hat außerdem die Bequemlichkeit, daß man auf beiden Seiten ſowohl nord- als ſüdwärts ein- und ausſegeln kann.

Ferner giebt es zwiſchen Hitsöe und Dueöe einen einſtweiligen Ankerplatz der 6 Faden Tiefe und übrigens dieſelbe Beſchaffenheit als der vorerwähnte hat. Zu dieſen letzterwähnten Häfen kann man ſowohl nördlich als ſüdlich um Loonöe einlaufen. Der Rouſchere kann man ſich auf beiden Seiten bis auf ½ Kabellänge nähern. Der Berg Tinnan, über der Inſel Loonöe und nicht Süden vor dieſer geſehen, kann als Marke dienen, daß man ſich Norden vor der Untiefe Storeboen befindet, und ſo lange man nicht die Ertnaſchere im wahren Norden vor ſich hat, ſo iſt man Weſten vor derſelben. Dicht ſüdlich um Storeboen zwiſchen Ryving und Kalsöe hindurch, giebt es auch eine Einfahrt zu dieſen Häfen.

Auf der öſtlichen Seite von Ongholm findet man einen guten und ſichern Hafen, Rabbofen genannt, welcher 12 Faden Tiefe hat, wovon man ebenfalls ſowohl ſüd- als nordwärts ausſegeln kann.

Auf der Südſeite des Berges Telleburen findet man einen Hafen, der Ringeloſen genannt wird, wo es ſowohl in dieſem, als auch äußerſt in dem innerhalb dieſes Hafens nordwärts eingehenden kleinen Meerbuſen, 8 bis 9 Faden tief iſt; aber dieſe Oerter ſind eigentlich nur zum einſtweiligen Ankern bei gutem Wetter dienlich, denn bei hartem Wetter wird man hier ſowohl See als Deining verſpüren. Weiter oben in dieſem Meerbuſen giebt es zwiſchen den Höfen Telle und Noppen einen ſehr ſichern Ankerplatz auf 10 bis 12 Faden Tiefe; allein diejenigen, welche da einlaufen, können nur mit nördlichen Winden wieder ausſegeln.

Auf der Strecke Süden vor Telleburen bis Gaalröe vorbei, iſt die Küſte rein. Gaalteſteen iſt klein im Umfange, aber ſehr hoch, und zeichnet ſich merklich aus.

Auf der ſüdöſtlichen Seite von Gaaltöe findet man einen guten und ſichern Hafen, der 10 bis 12 Faden Tiefe hat, allein die Ausſegelung kann von da nur mit nördlichen und öſtlichen Winden geſchehen.

Weiter ſüdoſtwärts giebt es zwiſchen Nordöe und Glisnås einen einſtweiligen Ankerplatz, der 6 Faden Tiefe hat; aber bei Seewinden wird man hier einer ziemlich ſchweren Deining ausgeſetzt ſeyn, weswegen er nicht benutzt werden ſollte, es ſei denn, daß man während der Einſegelung nach dem nächſt vorhererwähnten Hafen durch einen ſchralen nördlichen Wind dazu genöthiget wäre. Außerdem kan man, weil die Durchfart zwiſchen Nordöe und Glisnås zu enge iſt, um ſüdwärts ausſegeln zu können, blos mit öſtlichem Winde von da auskommen.

Dicht öſtlich bei Glisnås iſt ein guter und ſichrer einſtweiliger Ankerplatz, welcher Gliswår genannt wird, deſſen Tiefe 8 bis 9 Faden beträgt, wo man alle nördliche und öſtliche Winde zur Ausſegelung benutzen kann.

Auf der ſüdlichen Seite von Waröe giebt es einen guten Hafen, Waröecooſen genannt, der beſonders allen in Korsfiord hineinwollenden, oder auch aus demſelben herausgehenden Schiffen bequem iſt, wenn ſie ihre Reiſe bei vorfindendem Gegenwinde nicht fortſetzen können. Dieſer Hafen hat 8 bis 12 Faden Tiefe reinen Grund, und iſt ſogar für die größten Schiffe geräumig genug. Es giebt verſchiedene Einfahrten zu demſelben, ſo daß man bei allen brauchbaren Winden leicht wieder auskommen kann.

Ungeachtet wir in den Beſchreibungen der Karten, zufolge der Ordnung, in welcher dieſe herausgegeben, bisher von Norden nach Süden fortgefahren ſind, und ſolchergeſtalt den Weg durch die nördlichen Fahrbahnen (Nordleedene) nach Bergen gezeigt haben, und es daher wohl zweckmäßiger ſcheinen könnte, daß die Beſchreibung der Fahrt von Bergen ſüdwärts durch die Fahrbahn hindurch in derſelben Ordnung fortgeſetzt würde; weil aber die ſüdwärts beſtimmten Schiffe, welche von Bergen auslaufen, gewöhnlich durch Korsfiord in die offene See ſtechen, oder wenn der Wind ſich dazu nicht fügen wollte, doch nach Umſtänden die erſte mögliche Ausfahrt benutzen werden, und die nach Bergen beſtimmten Schiffe hingegen beinahe ohne Ausnahme, wenigſtens wenn ſie von Süden herkommen, bei Skudesnås einſegeln, um ihre Reiſe durch die ganze Fahrbahn hindurch binnenſcheers nach Bergen fortzuſetzen: ſo wird es ohne Zweifel dem Seefahrer leichter fallen, die Beſchreibung von den auf dieſer Fahrbahn befindlichen einſtweiligen Ankerplätzen u. ſ. w. zu leſen, wenn ſie in Süden bei Skudesnås angefangen und nordwärts fortgeſetzt wird. Obgleich es mit den allerbeſten Karten, ſogar dem kun-

digſten Seemann nicht möglich wäre, die Fahrbahn (Leedet) ohne die Anführung eines vorzüglich guten Lootſen zu beſegeln, welche jederzeit, ſo lange es des Wetters wegen möglich iſt, den Schiffen zeitig entgegen kommen werden; ſo wird eine Nachricht, welche die auf dieſem Wege vorhandenen einſtweiligen Ankerplätze anzeigt und ihre Beſchaffenheit erklärt, doch nicht anders als angenehm ſeyn können. Außer dieſen Nothhäfen oder einſtweiligen Ankerplätzen würde es unmöglich ſeyn, ſich dieſer, ſonſt in andern Rückſichten ſichern binnenſcheers Fahrt zu bedienen; denn von dem einen bis zu dem andern Ankerplatze, giebt es auf beträchtlichen Strecken durchaus keinen brauchbaren Ankergrund; zugleich ſind die Durchfahrten zwiſchen den unzähligen Inſeln und Scheren gewöhnlich enge und die Ströme ſehr heftig, ſo daß man es bei Veränderung des Windes, oder dergleichen, ſelten zu lavieren bequem finden wird. Der erfahrne Lootſe wird daher nicht gern einen ſolchen erreichten Ankerplatz verlaſſen, es ſei denn, daß er ſich dem Winde und den Umſtänden gemäß im Stande ſieht, einen andern zu erreichen, oder auch, daß die Reiſe der ganzen Fahrbahn hindurch fortgeſetzt werden könnte.

Wenn der vorerwähnte Weg von Skudesnäs bis Bergen ſolchergeſtalt wird beſchrieben ſeyn, dann werden wir zu der vorigen Ordnung wieder zurückkehren, und die von der See auf die Fahrbahn hineinführenden Einfahrten, Kors-, Selböe- und Bömmelfiord nebſt allen auf dieſer Strecke vorhandenen Zufluchtsörtern und kleinern Einfahrten, von Norden nach Süden beſchreiben. Bisher haben die Seefahrer ſehr ſelten gewagt dieſe Einfahrten von der See her anzuthun, ſondern ſie wählten, wie ſchon erwähnt, wenn die Fahrt auch dadurch verlängert würde, vermuthlich wegen der Schwierigkeiten die Küſten zu erkennen, ſo wie auch der unzuverläßigen Karten halber, lieber bei Skudesnäs einzuſegeln, welches dem erfahrnen Seemann durch die hier ertheilten Nachrichten und den Gebrauch dieſer Karte jetzt viel leichter ſeyn wird, beſonders wenn er durch ſichere Beobachtungen der Breite oder durch die Kennung des Landes ſicher weiß, außerhalb welcher Stelle der Küſte er ſich befindet.

Wenn man entweder längs dem Lande von Süden her, oder auch von der See gerade hineinwärts, ungefähr Weſten vor Hwiddingsöe einträfe, ſo wird der tief hineingehende Meerbuſen Bukke- oder Närſtrandsfiord ſich deutlich zeigen. Die auf den Inſeln Bukken und Rennisöe liegenden Berge ſind ſehr hoch und kennbar; die ſüdlichſte Hucke auf Rennisöe iſt ein ganz ſteil heruntergehender Berg. Die andern tiefer hineinliegenden Inſeln, wie auch die auf dem feſten Lande liegenden Berge, ſind ebenfalls ſehr hoch; die niedrigen Hwiddings-Inſeln wird man in der Mitte des Meerbuſens gewahr; Carmöe hat eine ziemlich gleichförmige Höhe, und iſt viel niedriger als das innerhalb liegende Land; näher einwärts kann man in den ſchmalen Carmſund weit hineinſehen. Wegen der großen Leichtigkeit die Lage der Küſte auf dieſer Höhe zu erkennen, bedienen die Seefahrer ſich vorzüglich dieſer Einfahrt, um ſo viel mehr, weil die hier vorhandenen Leuchtfeuer auch des Nachts zur Kennung und Leitung dienen. Auf Hwiddingsöe giebt es ein offenes Steinkohlenfeuer, das durch eine ſogenannte Wippe empor gebracht wird; außerdem iſt im Jahre 1799 ein Leuchtfeuer bei Skudesnäs errichtet worden, welches ſpäter in einem weiß eingeſtrichenen Hauſe, ungefähr 100 Ellen von der Pünte auf dem ſogenannten Skudefield angebracht iſt, und ſolchergeſtalt auch zugleich bei Tage als eine gute Marke dienen kann. Die Höhe dieſes Feuers beträgt 29 Fuß über der Waſſerfläche. Wenn man Skudesnäs von Nordweſten her anthun wollte, ſo kann dieſe Landſpitze nicht geſehen werden, ehe man ſie über der Südſeite der Klippe Giätongen, oder etwas öſtlicher als N. O. z. O. vor ſich hat. Wenn man im Carmſunde iſt, ſo kann man dieſe Landſpitze fortdauernd ſehen, bis das Höywarder Leuchtfeuer ſichtbar wird. Dieſes Leuchtfeuer dient zur Leitung während der Einſegelung in den Carmſund, und zeigt zugleich den Ankerplatz in dem Höywarder Hafen an. Zur Anthuung bei Nachtzeit, wie auch den Carmſund bis Höywarde hinein, durch Leitung der Leuchtfeuer, durchſegeln zu können, dienen folgende Nachrichten:

Wegen der Lage der Punkte, wo die Leuchtfeuer angebracht ſind, zufolge deren die weſtliche Seite der Inſel Carmöe das Skudesnäſer Feuer deckt, wird dieſes Leuchtfeuer, ſogar bei ſichtigem Wetter, nicht eher, als mit dem Leuchtfeuer auf Hwidingöe zugleich geſehen werden können; allein die, welche von Süden herkommen, werden dieſes früher als jenes gewahr werden. Sollte man in irgend einem Fallen nur ein Leuchtfeuer ſehen können, ohne daß das andre zugleich ſichtbar wäre, und man würde ſelbiges öſtlicher als in N. O. z. O. vor ſich haben, ſo muß es nothwendig das Hwiddingöer Feuer ſeyn. Wenn man erſt Kennung von dieſen beiden Leuchtfeuern hat, ſo iſt, wenn der Wind es erlaubt, nichts leichter, als unter Skudesnäs hin, und von da weiter in Carmſund hineinzuſegeln. In der Nähe von Smörſtakken kann man alle drei Leuchtfeuer ſehen, und wenn das Skudesnäſer Feuer wieder vom Lande gedeckt wird, ſo leitet das Höywarder Feuer zu dem daſelbſt befindlichen Ankerplatze hin. Wäre man des Fahrwaſſers unkundig und wollte, beſonders bei Nachtzeit, nicht wagen ohne einen Lootſen in Carmſund hineinzuſteuern, oder auch, daß die Einfahrt durch andre Umſtände verhindert würde, ſo werden die beiden erſtgenannten Leuchtfeuer eine vortreffliche

Anleitung geben, daß man ſich über Nacht kreuzend halten kann; in ſolchem Falle iſt es nothwendig ſehr aufmerkſam zu ſeyn, damit das Schiff durch den Strom nicht ſeitwärts verſetzt werde.

Wenn der Wind es erlaubt, ſo kann man ungehindert nahe unter das Land an die öſtliche Seite von Skudesnäs hineinſteuern, um von da einen Lootſen zu erhalten; beſſer wäre es aber nach Beſchaffenheit des Windes in derſelben Abſicht erſt unter die Hwiddings-Inſeln, deren weſtliche Seite ganz rein iſt, hinzuhalten; oder wenn es mit weſtlichen und ſüdlichen Winden ſtürmen ſollte, ſo daß die Lootſen von der Seite der Inſeln nicht auskommen könnten, ſo kann man, um es ihnen möglich zu machen an Bord zu kommen, in Lee an der Nordſeite der Hwiddings-Inſeln hinſegeln, wo man allem, was über der Waſſerfläche ſichtbar iſt, bis auf einige Kabellängen nahe gehen kann.

Die Anzeige der einſtweiligen Ankerplätze und Zufluchtsörter, z. B. die Häfen bei Skudesnäs m. m., deren man ſich in vorkommenden Fällen bei der Einfahrt in Carmſund, eines veränderten Windes oder anderer Urſachen wegen, bedienen kann, wird man, um dieſe Erklärung der binnenſcheers Fahrt nach Bergen nicht abzubrechen, in der Folge dieſes Berichts, da wo die Küſte von Korsfiord ſüdwärts beſchrieben iſt, angezeigt finden.

Bei der Einſegelung in den Carmſund, halte man ſich, einige Kabellängen entfernt, längs der öſtlichen Seite der Inſel Carmöe; die kleine Inſel Smörſtakken, deren Vertonung einem Zuckerhute ähnlich iſt, zeichnet ſich merklich aus. Mit günſtigem Strome iſt es nicht ſchwierig von der Einfahrt des Carmſundes nach Höywarde hinaufzulavieren, aber bei gegenlaufendem Strome, wird es unmöglich ſeyn. Gewöhnlich wehet der Wind, er mag nördlich oder ſüdlich ſeyn, gerade längs dem Sunde, ſo daß man entweder einen ganz günſtigen, oder auch einen völlig widrigen Wind hat.

Auf der öſtlichen Seite des Sundes wird man den erſten einſtweiligen Ankerplatz in Grönneſtadwaag zwiſchen den Inſeln Bukken und Luden finden, wo es zwei Ankerplätze giebt, die 12 bis 16 Faden Tiefe und einen ſandigen Boden haben; man muß bei den daſelbſt befindlichen Ringen verteuen. Der Hafen iſt blos den nordwärts gehenden Schiffen dienlich, denn die Ausſegelung kann nur mit ſüdlichen Winden geſchehen.

Unter dem auf der weſtlichen Seite der Inſeln Bukken liegenden Hofe Trosne giebt es einen ſehr ſichern Hafen von 12 bis 14 Faden Tiefe. Die ſüdwärts gehenden Schiffe werden dort eine ſehr mühſame Ausfahrt haben; aber für die, welche nordwärts beſtimmt ſind, iſt der Hafen hingegen bequemer.

Weſten vor den Inſeln Sälen und Löwöe giebt es unter den flachen Holmen, ſowohl für nord- als ſüdwärts gehende Schiffe, einen einſtweiligen Ankerplatz, deſſen geringſte Tiefe mitten vor Fladholm 14 Faden beträgt, aber der Grund iſt ſowohl nord- als ſüdwärts bis zu 18 und 20 Faden Tiefe abhängig. Dieſer Ankerplatz kann bei gutem Wetter, wenn man zur Nachtzeit oder wegen widrigen Windes einſtweilen ankern wollte, gut benutzt werden, aber bei ſtürmiſchem Wetter iſt er nicht ſicher.

In Kopperwiig, auf der öſtlichen Seite der Inſel Carmöe, findet man einen ſehr guten Hafen von 9 bis 10 Faden Tiefe, Sand und Modergrund, der ſowohl den ſüd- als nordwärts gehenden Schiffen dienlich iſt.

Ein halbe Meile nördlicher giebt es einen ſehr geräumigen und guten Hafen, Höywarde genant, der vorzüglich von großen Schiffen geſucht wird. Die Tiefe iſt von 20 bis 8 Faden hineinwärts allmählig abnehmend. Auf der neben dem Hafen ausgehenden Landſpitze, welche man während der Einſegelung von Süden her an Backbord hält, iſt das vorerwähnte Leuchtfeuer.

Bei dem Hofe Gloppen dicht unter der Augwaldsnäſer Kirche, können kleine Schiffe die nordwärts beſtimmt ſind, auf 6 bis 8 Faden Tiefe, Sandgrund, einſtweilen ankern.

Auf der öſtlichen Seite der in Haugeſund liegenden Wibrands-Inſel, findet man einen bequemen Nothhafen von 8 bis 12 Faden Tiefe, welcher ſowohl den nord- als ſüdwärts gehenden Schiffen dienlich iſt; allein ſie müſſen, weil hier ein heftiger Strom geht, gleich ihre Verteutaue bei den Ringen feſt machen. Man kann bei der Wibrands-Inſel auf beiden Seiten vorbei ſegeln. Auf der Strecke von hier bis in Bömmelfiord hinein, iſt die Küſte des feſten Landes durch keine außerhalb derſelben liegende Inſeln gedeckt, weswegen die weſtlichen Winde eine ſchwere und unruhige See auf dieſer Strecke verurſachen.

In Mölſterwaag, dicht Süden vor der Hucke Nywarden, giebt es auf der Nordſeite eine kleine Bucht, wo ein Paar kleine Schiffe bei eintretenden Zufällen auf 4 à 6 Faden Tiefe einſtweilen ankern können; allein die Ausſegelung kann nur mit nördlichen und öſtlichen Winden geſchehen.

Der erſte darauf folgende einſtweilige Ankerplatz iſt Lyngholmshafen, welcher 5 bis 6 Faden Tiefe und einen guten haltbaren Boden hat. Obgleich dieſer Hafen ſowohl für ſüd- als nordwärts beſtimmte Schiffe brauchbar iſt, ſo iſt derſelbe doch den letztern dienlicher; denn es werden bei nördlichen Winden, welche ſie zum Verweilen an dieſem Orte veranlaſſen, keine Seebewegungen erfolgen, da die ſüdlichen und weſtlichen Winde dagegen eine ſo ſtarke Deining verurſachen, daß die Schiffe weiter auf die nach Bergen führende Hauptfahrbahn

hineinzuflüchten gezwungen werden. Bei einer friſchen Kühlte aus Nordweſten iſt es ſchwierig von da herauszukommen.

Bömmelhafen iſt ein ſehr guter eingeſchloſſener Hafen, welcher 6 à 10 Faden Tiefe und einen lehmigen Boden hat; weil aber nördliche Winde zur Ausſegelung erforderlich ſind, ſo ſollte derſelbe nur von ſüdwärts beſtimmten Schiffen benutzt werden.

Dagegen können nordwärts gehende Schiffe in der, ¼ Meile weiter nordwärts, bei Tyrholm befindlichen Bucht auf 6 Faden Tiefe ſandigen Bodens einſtweilen ankern.

Dieſer gegenüber, unter dem auf dem feſten Lande liegenden Hofe Bua, können ebenfalls nordwärts gehende Schiffe in 7 à 8 Faden Waſſer auf einem guten Ankergrunde einſtweilen ankern.

Dagegen giebt es unter dem Hofe Tiernagelen ſowohl für nord- als ſüdwärts beſtimmte Schiffe einen bequemen Hafen. Der gewöhnliche Ankerplatz iſt auf 8 à 12 Faden Waſſer, allein die Tiefe iſt von der Mitte, ſowohl nach der öſtlichen als weſtlichen Seite ſtark zunehmend, weswegen man achtſam ſeyn, und alles in Bereitſchaft haben muß, daß der Anker an der Luvſeite des Grundes ſchnell fallen könne, damit er, ſo lange der Wind ſteht, den Boden deſto beſſer faſſe, hernach wird man Zeit haben, das Schiff durch Taue am Lande zu befeſtigen. Bei ſüdweſtlichen Winde iſt man hier einem ſchweren Seegange ausgeſetzt.

Auf der öſtlichen Seite von Moſterøe giebt es einen guten Hafen von 8 bis 10 Faden Tiefe, Sand und Lehm, allein bei ſtarken ſüdlichen Winden wird hier ein zeimlich ſchwerer Seegang erfolgen; in dem Falle können kleine Schiffe ſich in die weſtliche oder innerſte Bucht hineinlegen, wo ſie auf 3 Faden Tiefe vor Seebewegungen ſicher liegen. Da die Ausſegelung nur bei nördlichen Winden geſchehen kann, ſo iſt der Hafen den nach Bergen oder nordwärts beſtimmten Schiffen nicht dienlich.

Auf der Nordſeite der Landſpitze Ouſtnäs hat man einen einſtweiligen Ankerplatz, deſſen ſich ſowohl nord- als ſüdwärts gehende Schiffe, beſonders bei ſtillem Wetter des Stromes wegen, bedienen können. Die kleinen Schiffe ankern am bequemſten nahe unter dem Lande auf einer Tiefe von 4, 6 bis 8 Faden, die größern Schiffe werden aber beſſer thun, wenn ſie ſich weiter nordwärts bis mitten zwiſchen der Südhucke von Spisöe und der Landſpitze Ouſtnäs hinlegen; allein bei ſüdlichem Winde dürfen ſie, der vom Ufer aus zunehmenden Tiefe wegen, nicht weiter nordwärts von der Küſte entfernt liegen, als daß ſie bei den auf dem Lande befindlichen Ringen verteuen können. Diejenigen, welche dagegen bei nördlichem Winde hier ankommen, ankern auf einer abnehmenden Tiefe, und werden Raum genug haben, daß ſie wieder unter Segel gehen können.

Der auf der öſtlichen Seite von Spisöe befindliche Bethlehemshafen iſt ſowohl den größten, als auch allen Schiffen ohne Rückſicht ihrer Beſtimmung ſehr dienlich. Die Tiefe deſſelben beträgt 8 à 10 Faden, und der Grund hat Sand und Moder.

Innerhalb, oder an der weſtlichen Seite der Inſel Folgeröe giebt es für mittelmäßige Schiffe einen einſtweiligen Ankerplatz, der zur Noth ein Paar große Fregatten faſſen könnte. Die Schiffe, welche von Süden herkommen, müſſen den Anker eben ehe ſie in den Hafen kommen, auf einer Sandbank, wo es 14 Faden Tiefe giebt, fallen laſſen. Die, welche von Norden herkommen, ankern auf 12 Faden Tiefe. Indem der Anker den Boden erreicht hat, müſſen eiligſt Verteutaue ans Land gebracht werden, um das Schiff vorn und hinten zu verteuen, und alsdann kann man den Anker wieder lichten. Es iſt leicht ſowohl ſüdwärts als nordwärts von da auszulaufen; wenn aber eintretende Nachtzeit oder andre Urſachen nicht zum einſtweiligen Ankern nöthigen, ſo kann der Cours Oſten vor Folgeröe vorbei, durch den ſogenannten Stokſund fortgeſetzt werden.

Oeſtlich um die Inſel Olfuröe iſt eine ganz gute Durchfahrt, welche einſt allgemein gebraucht wurde. Zwiſchen Ivarsöe und Engeſunds-Inſeln können die größen Schiffe durchſegeln, und zugleich beinahe überall auf 10 à 12 Faden Tiefe, Sand und Modergrund ankern; weil aber dieſe Durchfahrt ſehr enge iſt, ſo hat man ſpäterhin vorzüglich die Fahrbahn Nyeley vorgezogen. Für Schiffe, die nicht tiefer als 10 à 12 Fuß ſtechen, giebt es durch den eigentlichen Engeſund eine gute Durchfahrt, wo ſie beinahe überall einen zum Ankern dienlichen Boden finden, weswegen die kleinen Schiffen ſich gewöhnlich dieſer Fahrbahn bedienen.

In Nyeley findet man auf der weſtlichen Seite von Olfuröe einen guten einſtweiligen Ankerplatz, Hatlewiig genannt, der ſowohl den nord- als ſüdwärts gehenden Schiffen dienlich iſt, und 5 bis 6 Faden Tiefe hat. Dieſem gegenüber, auf der Nordſeite von Ringholm, giebt es auch einen ſolchen einſtweiligen Ankerplatz, welcher ſowohl den ſüd- als nordwärts beſtimmten Schiffen dienlich iſt. Da es an dieſen beiden Orten ziemlich enge iſt, und es da einen heftigen Strom giebt, ſo iſt es nicht gut; daß man vor Anker liegen bleibt, um von dieſem unter Segel zu gehen, ſondern beſſer, daß man das Schiff erſt vorn und hinten verteuet, den Anker lichtet und von den Landtauen unter Segel geht.

In dem zwiſchen Egöe und Torsdagsöe befindlichen Kirkeſund findet man auch einen guten Hafen, der 15 bis 16 Faden Tiefe hat, und ſowohl den nord- als ſüdwärts gehenden Schiffen bequem iſt.

Wenn man aus dieſen letzterwähnten Durchfahrten herauskömmt, ſo wird die Fahrt quer über Selböefiord und öſtlich um Selböe fortgeſetzt. Der erſte hier vorhandene einſtweilige Ankerplatz iſt bei Rödholm, welcher ſowohl den nord- als ſüdwärts gehenden Schiffen dienlich iſt; die kleinern können zwiſchen dem Holme und der Inſel auf 8 bis 10 Faden Tiefe ankern, allein die großen oder die Orlogsſchiffe ankern etwas weiter öſtlich, bis auf 18 Faden Tiefe, Sand und Lehm. Südweſtliche Winde werden hier zwar einen ziemlich ſchweren Seegang verurſachen, aber mit dieſen iſt die Tiefe abnehmend.

Gleich nordwärts vor dieſem, giebt es in der Bucht bei Bekkerwiig ebenfalls einen geräumigen und bequemen, ſowohl den nord- als ſüdwärts gehenden Schiffen dienlichen Hafen, wo man auf verſchiedenen Stellen auf 5 bis 18 Faden Waſſer ankern kann, in der ſüdlichen Bucht hat man Raum genug, um von dem Anker unter Segel zu gehen.

In der zwiſchen der Groteſchere und der Nordoſthucke von Selböe befindlichen Bucht findet man einen Hafen von 10 bis 13 Faden Tiefe, Sand und Lehmgrund, der den ſüdwärts gehenden Schiffen am dienlichſten iſt; doch können auch Nordwärtsgehende ſich deſſen bedienen, allein für dieſe iſt Bekkerwiig beſſer, denn bei Seewinden wird man hier Deining verſpüren.

Zwiſchen der Inſel Busöe und dem Berge Knappen wird ein guter eingeſchloſſener, aber blos den ſüdwärts gehenden Schiffen dienlicher Hafen vorgefunden, der 8 bis 10 Faden Tiefe, Sand und Modergrund hat.

In dem zwiſchen W. Bagholm und Staalöe befindlichen Sunde können beides nord- und ſüdwärts gehende Schiffe auf 18 à 20 Faden Tiefe im Nothfalle einſtweilen ankern. Dieſer Hafen iſt aber von Seegang nicht frei, weswegen es beſſer wäre nach O. Bagholm hinzugehen, wo es außerdem eine geringere Tiefe von 10 bis 14 Faden giebt, und ebenfalls ſowohl den nord- als ſüdwärts gehenden Schiffen dienlich iſt.

Auf der öſtlichen Seite von Korsöe giebt es ſowohl für nord- als ſüdwärts beſtimmte Schiffe einen guten einſtweiligen Ankerplatz, der 8 Faden Tiefe hat; weil es hier aber enge iſt, ſo wird gewöhnlich vorn und hinten verteuet.

Bei fortgeſetzter Reiſe auf der nach Bergen führenden Hauptfahrbahn, wird man quer über den Korsfiord paſſiren. Den erſten einſtweiligen Ankerplatz auf der Südoſtſeite von Store-Sartoöe, findet man bei Klepholm, welcher 8 bis 10 Faden Tiefe und ſandigen Boden hat, und ſowohl den nord- als ſüdwärts gehenden Schiffen, oder auch denen dienlich iſt, die während der Aus- oder Einſegelung durch den Korsfiord, der einbrechenden Nacht oder des veränderlichen Windes wegen, zum einſtweiligen Ankern veranlaßt würden.

Bei Börneseye, ¼ Meile weiter nordwärts, giebt es, ungefähr ½ Kabellänge vom Lande entfernt, einen guten Ankerplatz von 6, 8 bis 12 Faden Tiefe, welcher ſowohl den ſüd- als nordwärtsgehenden Schiffen dienlich iſt.

In Klokkerwiig, dicht ſüdlich vor der Sunder Kirche, wird ein kleiner guter einſtweiliger Ankerplatz von 6 Faden Tiefe vorgefunden, der aber, weil nördliche Winde nicht die beſten zur Ausſegelung ſind, eigentlich nur den nordwärts oder den nach Bergen beſtimmten Schiffen dienlich iſt.

Süden vor Leeröeoosen giebt es einen geräumigen und ſichern Hafen, Selbakken genannt, der 6 bis 8 Faden Tiefe und ſandigen Boden hat, deſſen ſich ſowohl nord- als ſüdwärts gehende Schiffe bedienen können.

Bei nordwärts fortgeſetzter Fahrt wird man zwei Fahrbahnen haben, wovon die eine Weſten vor Leeröe und Biöröe und die andre Oſten vor dieſen beiden Inſeln vorbei geht. Wollte man ſich der weſtlichen Fahrbahn bedienen, welche zuerſt Leeröeoosen und hernach Kobbeleedet genannt wird, ſo wird man zwar einen größern Abſtand zwiſchen den einſtweiligen Ankerplätzen finden, denn es ſind keine auf dem Wege von Klokkerwiig bis Bratholm vorhanden, aber dagegen wird man beim Lavieren ein etwas breiteres Fahrwaſſer, und zugleich einen etwas ſchwächern Strom haben. Die großen Schiffe ſegeln gewöhnlich durch Leeröeoosen, und hernach öſtlich um Rognene, Heſtholm und Biöröe durch Watneſtrom. Die weſtliche Fahrbahn wird gemeiniglich am meiſten von den Schiffen gebraucht, welche von Bergen herkommen, in der Abſicht durch den Korsfiord in die offene See hinauszuſegeln; ſo wie die nach Bergen beſtimmten Schiffe, welche längs der Hauptfahrbahn von Süden herkommen, ſich mehrentheils der öſtlichen Fahrbahn bedienen; doch iſt dieſes keine feſte Regel, ſondern es hängt von dem Winde, dem Wetter und den Umſtänden ab.

Wenn man den öſtlichen Weg verfolgt, ſo ſegelt man ganz durch einen Hafen, Bukken genannt, der zwei Ankerplätze hat, wovon der ſüdlichſte bequemer iſt, und der auch einen beſſern Ankergrund, als der nördliche hat; es muß aber auf beiden Stellen bei den Ringen verteuet werden. In der nördlichen Einfahrt des Hafens liegt eine blinde Schere, auf welcher eine mit einem Büſchel verſehene Stange errichtet iſt.

Unter Heſtholm könnte ein Schiff in 10 à 12 Faden Waſſer eines ſteinigen Grundes im Nothfalle einſtweilen ankern, aber man ſollte ſich dieſes Hafens keinesweges bedienen, außer, wenn es einer Windſtille oder des Stromes wegen nicht möglich wäre einen andern Ankerplatz zu erreichen.

Gegen Oſten vor dieſem, giebt es in der Bucht unter dem Hofe Flesland einen etwas beſſern einſtweiligen Ankerplatz, obgleich die Tiefe auf Sandgrund 20 bis 24 Faden beträgt und nordwärts zunehmend iſt, indeſſen wird ſowohl bei den Ringen der Schere als bei denen des feſten Landes verteuet. Dieſer Ankerplatz iſt den nordwärts gehenden Schiffen am dienlichſten.

Auf der öſtlichen Seite der Nordhucke auf Biöröe, findet man einen ziemlich guten Hafen, deſſen ſich ſowohl nord- als ſüdwärts gehende Schiffe bedienen können; allein derſelbe hat eine beträchtliche Tiefe, nämlich 24 Faden, die jedoch auf der Nordſeite des Hafens nur 16 beträgt, und ſüdwärts zunehmend iſt; es wird hier ebenfalls bei den Ringen verteuet.

Norden vor Biöröe, in der zwiſchen dieſer und dem feſten Lande befindlichen Enge, iſt der ſogenannte Watneſtröm, wo es gewöhnlich einen überaus heftigen Strom giebt. Auf der Küſte dieſer Inſel wird man einen Ring vorfinden, bei welchem, bei ſo ſchwachem Winde, daß die Schiffe dem ſtarken Strome nicht entgegen ſegeln können, ein Tau angebracht werden kann. Nahe unter der Küſte dieſes Ringes, wo es 14 Faden Waſſer lehmigen Bodens giebt, könnte man in ſolchem Falle ankern, bis der ſich nach Ebbe und Fluth richtende Strom verändert haben würde.

Auf der öſtlichen Seite von Lille-Sartoröe, findet man innerhalb Bratholm einen guten Hafen, der 4, 6 bis 8 Faden Tiefe hat, und ſowohl den nord- als ſüdwärts gehenden Schiffen bequem iſt.

Der, eine Viertelmeile weiter nordwärts befindliche Aalefiord, iſt ebenfalls für nord- und ſüdwärts gehende Schiffe brauchbar. Deſſen Tiefe beträgt 14 bis 18 Faden.

In der kleinen Bucht, welche Knarewiig genannt wird, giebt es zwar keinen tauglichen Ankergrund, allein man kann bei den dort vorhandenen Ringen feſt machen.

Etwas nördlicher, dieſer gegenüber, liegt nahe bei der Hucke Stangen eine blinde Schere, auf welcher eine Stange als Kennzeichen errichtet iſt. Die Vorüberſegelnden theilen gewöhnlich denjenigen eine freiwillige Gabe mit, welche für die Erhaltung derſelben Sorge tragen. Von hier verändert der Cours ſich etwas öſtlicher, und wird bei der Hucke Quarwen beinahe rechtweiſend Oſten bis nach Bergen hin. Es iſt oft der Fall, daß die Schiffe, welche mit ſüdweſtlicher friſchen Kühlte längs der Fahrbahn herkommen, nachdem ſie die Hucke Stangen paſſirt ſind, einen veränderten Wind antreffen, ſo daß derſelbe, wegen der Lage der Berge und der Krümmungen der Küſte, ganz öſtlich fällt, weswegen ſie oft lavieren müſſen, um nach Bergen, oder einem in der Nähe liegenden Ankerplatze hinzukommen. Es gehen hier, wie überall auf der Hauptfahrbahn, ſehr heftige Ströme; weil es aber hier ein breites Fahrwaſſer giebt, ſo können Schiffe bei günſtigem Strome mit gutem Vortheile lavieren, denn es iſt auf beiden Seiten nahe unter der Küſte ganz rein. Sowohl an der Gieltesſchere als auch an der Hucke Quarwen, ſind, wie vorhinerwähnt, Ringe angebracht, bei welchen man bei eintretender Windſtille, des Stromes wegen, feſt machen kann, denn der Grund iſt zum Ankern nicht brauchbar.

Marekowen und Skrudshafen ſind zwei ſehr gute Nothhäfen, die aber eigentlich, weil man von ihnen nur bei nördlichen Winden auslaufen kann, blos den ſüdwärts gehenden Schiffen dienlich ſind; doch könnte Marekowen nöthigen Falls auch von eingehenden Schiffen benutzt werden, denn bei weſtlichen Winden kann man von da nach Bergen hinſegeln, und außerdem iſt derſelbe für große Schiffe der beſte. Die Tiefe eines ſandigen Bodens iſt bis zu 6 Faden nordweſtwärts abnehmend.

Ferner iſt Skarholm der nächſte diesſeits Bergen vorhandene einſtweilige Ankerplatz, welcher den ausgehenden Schiffen am dienlichſten iſt; indeſſen können, weil die Ausſegelung mit weſtlichen Winden geſchehen kann, auch einkommende Schiffe ſich deſſen im nöthigen Falle bedienen.

Bergen iſt, wie bekannt, der größte und wichtigſte Handelsort, wie auch die volkreichſte Stadt in Norwegen. Der beträchtliche Handel, den dieſe Stadt mit den Nordlanden führt, woher ſie den größten Theil ihrer ausführenden Fiſchwaaren, Thran, Talg ꝛc. erhält, iſt gar zu bekannt, als daß man denſelben hier berühren dürfte, wo der Zweck blos iſt, die ziemlich ſchwierige Fahrt nach und von dieſem Orte zu beſchreiben.

Die Stadt Bergen iſt an einer Bucht oder Uferkrümme herum gebauet, welche einen ſehr ſichern Hafen bildet; doch wird man bei nordweſtlichen Winden einige Seebewegungen verſpüren, die aber von keiner Bedeutung ſind. In der Mündung der Bucht oder des Hafens iſt auf 8 Faden Tiefe eine Seetonne hingelegt, welche dazu dient: theils um ſich vermittelſt derſelben aus dem Hafen herauszuholen, damit man von da unter Segel gehen könne, und theils um Werptaue anzubringen, wenn man in den Hafen hineinlavieren wollte, damit man auf dem abhängigen Grunde, wo der Anker keine Dienſte leiſtet, nicht abgetrieben werde. Es iſt den Schiffen, die bei Bergen nichts zu löſchen oder zu laden haben, z. B. Orlogsſchiffen, Fregatten oder andern Kriegsſchiffen

nicht bequem in dem Hafen zu liegen: denn theils ſind ſie den vielen Bewegungen der Handelsſchiffe hinderlich, und theils dürfen die Schiffe kein Pulver, wie auch kein Feuer oder Licht am Bord haben.

Dagegen giebt es in einer, an der nordöſtlichen Seite, ungefähr ½ Viertelmeile von Bergen befindlichen Bucht, Sandwiig genannt, wo mehrere Kaufleute ihre Packhäuſer haben, innerhalb des daſelbſt liegenden Holmes einen kleinen guten Hafen, weshalb derſelbe öfters Holmenshafen genannt wird; die Tiefe deſſelben beträgt ungefähr 10 Faden, allein der Grund, welcher zwar fleckweiſe Sand hat, iſt auf vielen Stellen ſcharf und ſteinig, ſo daß man den unterſten Theil des Ankertaues nicht nur mit Bekleidung wohl verſehen muß, ſondern es müſſen ſogar Tonnen an demſelben befeſtiget werden, um zu verhindern, daß es den Grund nicht berühren könne, und dennoch muß man oft danach ſehen; übrigens wird bei den Ringen verteuet. Für Fregatten und kleinere Schiffe iſt dieſer ein ſehr guter Hafen, allenfalls könnte auch ein Orlogsſchiff da liegen, obgleich dieſe gewöhnlich nach dem auf derſelben Seite eine gute Viertelmeile von der Stadt befindlichen

Neuhafen (Nyhavn) hingehen, wo ſie 8, 12 bis 13 Faden Tiefe finden, und vor dem Seegange ſicher und ruhig liegen können. Die Ausſegelung von da kann nur mit nördlichen und öſtlichen bis O. S. O. Winden geſchehen; dagegen kann man leichter und mit mehrern Winden von dem vorerwähnten Holmenshafen unter Segel gehen, wovon nordwärts beſtimmte Schiffe auch ihre Reiſe durch Herlöefiord fortſetzen können.

Nachdem ſolchergeſtalt die innerhalb der Scheren auf der Hauptfahrbahn von Skudesnäs bis Bergen befindlichen Nothhäfen und Ankerplätze angezeigt ſind, ſo kehren wir zurück, um die Nothhäfen und Zufluchtsörter, welche auf den äußerſten Seiten der gegen die See liegenden Inſeln vorgefunden werden, in der vorigen Ordnung, von Norden nach Süden zu beſchreiben. Der letzte Hafen, deſſen wir Seite 37 erwähnten, war der, welcher dicht Norden vor der Einfahrt nach Korsfiord liegt, und Wardeoosen genannt wird. Die Schiffe, welche ſich auf der Höhe außerhalb dieſer Einfahrt befinden würden, und landwärts wehender Kühlte wegen genöthiget wären einen Hafen anzuthun, können ſich nach Umſtänden der bei Klepholm und Börneseye befindlichen Ankerplätze, welche Seite 41, in Rückſicht der binnenſcheers Fahrt nach Bergen, berührt ſind, bedienen.

Der beim Einſegeln am Steuerbord, oder auf der ſüdlichen Seite von Korsfiord, befindliche Bakkeſund, iſt auch ein guter einſtweiliger Ankerplatz, der aber doch denjenigen am dienlichſten iſt, die nach Bergen beſtimmt ſind, und beim Einſegeln einen nördlichen Wind vorfinden möchten; denn man kann nur mit ſüdlichen bis zu O. N. O. Winden von da auslaufen; es iſt daſelbſt 14 bis 18 Faden tief. Kleine Schiffe, die nicht über 10 bis 10½ Fuß tief ſtechen, können mit nördlichen Winden durch den Sund ſüdwärts hinausgehen, und folglich auf dieſem Wege durch Horgefiord in See ſtechen; weil es blos mitten im Sunde eine geringere Tiefe giebt, ſo werden auch große Schiffe, wenn ſie durch Horgefiord dort hineinlaufen, in dem ſüdlichen Theile des Sundes einen Hafen finden.

In der See gerade außerhalb Korsfiord, wird man ſehen können, daß der ſüdliche Theil von Store-Sartoröe, wie vorhin erwähnt worden, ein ſehr hohes Land iſt; dagegen ſind die Inſeln an der andern Seite von Korsfiord niedriger, als manche von den weiter hineinliegenden höhern Inſeln, auf denen ſich der Berg Tysnäsſaaten vorzüglich auszeichnet. Die ganze Inſel Tysnäsöe iſt ſehr hoch, und eben ſo hoch als das zunächſt einerhalb derſelben liegende feſte Land, welches man weiter entfernt ſehen kann, allein Tysnäsſaaten iſt, vorzüglich gegen Norden, einem hohen abgerundeten Hügel ähnlich; wenn es völlig klares Wetter iſt, ſo kann man zugleich den weit entfernt liegenden Berg Siggen ſehen, welcher ſo zu ſagen einer Halbkugel ähnlich iſt. Die Inſel Stotöe, welche man außerhalb der Einfahrt von Korsfiord deutlich erkennen kann, iſt eben ſo hoch als Tysnäsöe.

Die Einſegelung in den Korsfiord iſt nicht ſchwierig. Die kleine Inſel Marſteen iſt rein, und man kann ihr auf beiden Seiten nahe ſegeln; die Schere Marſteenboen iſt jederzeit kennbar, denn gewöhnlich brandet die See an derſelben. Bei ſüdlichem Winde iſt es am beſten, um mit einem Lootſen verſehen zu werden, daß man unter die Inſel Kalvöe hinhält, welcher man auf der weſtlichen Seite ſehr nahe ſegeln kann. Sollte der Wind dagegen nördlich ſeyn, ſo halte man lieber auf die Backbordſeite der Einfahrt zu, wo ebenfalls Lootſen herauskommen werden.

Wenn man ſich etwas ſüdlicher, z. B. gerade außen vor der Mitte zwiſchen den Inſeln Kalvöe und Stolmöe, ein Paar Meilen vom Lande befinden ſollte, ſo wird es ſcheinen, als ob die dazwiſchen liegende Strecke eine Bucht wäre, die zuinnerſt von der Inſel Hofteren begränzt würde; denn Mögſteröe nebſt den andern in dieſer Bucht liegenden kleinen Inſeln und Holmen ſind ſehr niedrig; die Inſeln Hofteren und Selböe ſind ungefähr von gleicher Höhe, aber die nördliche Seite der Bucht iſt etwas niedriger. In der erwähnten Lage wird man die Mündungen von Korsfiord und Selböefiord ſehen können. Weiter einwärts zeigt ſich Kalwöe, mit Ausnahme des kleinen Hügels, welcher Axlen genannt wird, von einer ebenen Höhe, doch an dem ſüdlichen Ende etwas niedriger; die Inſel Horgöe iſt etwas höher, und hat viele kleine Bergſpit-

zen, aber Mögſterøe dagegen viel niedriger und eben. Horgøe iſt nicht bewohnt, allein von Mögſterøe kann man Lootſen erwarten, ſo lange es ihnen des Wetters wegen möglich iſt auszukommen. Diejenigen, welche hier gut bekannt ſind, können ziemlich nahe hineinhalten; denn bei einer landwärts wehenden Marsſegel-Kühlte, brandet die See an allen äußern Scheren, ſo daß man den Ort der Gefahr in einiger Entfernung ſehen kann. An den Gründen Haaſtallene, Siggerflue und Storboen wird es aber doch nur bei heftigem Seegange grundbranden.

An der Nordweſthucke der Inſel Horgøe bietet ſich Horgewaag als ein ſehr guter und eingeſchloſſener Hafen dar, welcher 4 bis 5 Faden Tiefe hat, aber blos den nordwärts gehenden Schiffen dienlich iſt; denn die Ausfahrt von da kann nur bei ſüdlichen und öſtlichen Winden geſchehen.

Sowohl von Horgefiord, als auch von den nächſt folgenden einſtweiligen Ankerplätzen, kann man durch Novaooſen in Korsfiord hineinſegeln.

Zwiſchen der ſüdweſtlichen Seite von Mögſterøe und der nordöſtlichen von Langøe, findet man einen ſichern Hafen, der 8 bis 12 Faden Tiefe hat; da es zwiſchen den beiden Inſeln eine Durchfahrt giebt, ſo kann man nach Beſchaffenheit des Windes auch die Reiſe von dort nach Bergens Hauptfahrbahn hinein, ſowohl nord- als ſüdwärts fortſetzen.

Weiter ſüdwärts findet man zwiſchen Kalsøe und Heſtholm einen einſtweiligen Ankerplatz von 9 bis 12 Faden Tiefe, der aber etwas enge iſt, wohin und wovon man ebenfalls auf beiden Seiten ein- und ausſegeln kann.

Unter der Südoſthucke der Inſel Håwreøe kann man in einem ſehr guten kleinen Hafen auf 6 bis 7 Faden Tiefe einſtweilen ankern, von welchem man bei allen Winden wieder auslaufen kann.

Auf der Nordſeite der Inſel Stolmøe giebt es eine kleine Bucht, Qualwaag genannt, in welcher ein hier in der Nähe befindliches Schiff einen Zufluchtsort finden könnte; die Tiefe beträgt daſelbſt 5 bis 6 Faden, und es wird ſüdlicher Wind erfordert, um von da auszulaufen.

Auf der Nordweſtſeite von Selbøe findet man auch einen einſtweiligen Ankerplatz, Salthellen genannt, der 12 bis 16 Faden Tiefe hat, und den nordwärts gehenden Schiffen am dienlichſten iſt. Durch Stolmeſund kann man ſowohl nord- als ſüdwärts hindurch ſegeln.

Zwiſchen den von Mögſterøe bis Fugløe liegenden kleinen Holmen und Klippen, ſind, wie auf der Karte zu ſehen iſt, mehrere Einfahrten vorhanden, allein ſich ohne einen Lootſen da hineinzuwagen, möchte mit Schwierigkeiten verbunden ſeyn; unter dieſen Inſeln und Klippen iſt Quiting kennbar, denn dieſelbe iſt ganz weiß; die Inſeln Maagſteen und Slaatøe ſind auch ziemlich kennbar, dadurch, daß ſie einigermaßen hoch ſind und von den kleinern Holmen abgeſondert liegen. Im Nothfall könnte, wenn man dieſe und den Berg Tysnåsſaaten erkennen kann, dieſer mitten zwiſchen jene gebracht, und gerade auf den Berg mitten durch dieſe Einfahrt hineingeſteuert werden; mit dieſem Courſe wird man zu der Südhucke von Kalsøe gelangen, woher man ſicher einen Lootſen erwarten darf, der das Schiff entweder nach einem der vorerwähnten Häfen, oder auf Bergens Hauptfahrbahn hineingeleitet. Es muß hier bemerkt werden, daß die letzterwähnten Inſeln oder Klippen, Fugløe mit begriffen, nicht bewohnt ſind.

Selbøefiord hat mit Korsfiord gemeinſchaftlich, daß deſſen Nordſeite von einem viel höhern Lande, als deſſen Südſeite begränzt iſt, welche aus einer Gruppe vieler kleinen Inſeln beſteht; dagegen iſt aber Selbøefiord, beſonders in dem Aeußerſten der Mündung, breiter als Korsfiord. Außerdem iſt ein bedeutender Unterſchied zwiſchen dem großen hohen Lande der Inſel Sartorøe und der Sammlung von Inſeln, die an der Nordſeite von Selbøefiord liegen; und wenn das Wetter zugleich ſo klar iſt, daß man das obere Land ſehen und Tysnåsſaaten erkennen kann, ſo wird man durch die Peilung dieſes Berges unfehlbar folgern können, welche von dieſen Einfahrten man vor ſich hat. Die Klippe Furren liegt außerhalb Selbøefiord, wie Marſteen außerhalb Korsfiord liegt. Furren iſt aber höher und ſpitziger als Marſteen; allein man kann, der gegen Norden vor Furren liegenden kleinen Scheren wegen, bei dieſer Klippe nicht ſo wie bei jener vorbei ſegeln. An der Südſeite der Klippe Furren iſt es rein, ſo daß es, um der blinden Schere Ankleboen zu entgehen, an welcher es nur zuweilen bei heftigem Seegange brandet, ſogar dienlicher iſt, daß man ſich auf dieſer Seite der Einfahrt nach Selbøefiord hält.

Auf der ſüdlichen Seite der Inſel Stolmøe liegen zwei Hügel, der öſtliche wird Saaten und der weſtliche Grønwiigwaren genannt; wenn der letztere mitten über Furren, und der höchſte abgerundete Gipfel auf Gisøe, welcher auch Saaten genannt wird, zugleich mitten über Slotterøe geſehen wird, ſo ſind dieſe, die Kreuzpeilungen der blinden Schere Aakleboen; wenn dieſem zufolge, die Klippe Furren nicht weſtlicher gehalten wird, als bis ſie mit dem auf Stolmøe liegenden Hügel Saaten zuſammen trifft, ſo werden die, welche von Südweſten oder Süden herkommen, dadurch bei der Weſtſeite Aakleboens

frei vorbei gehen. An der blinden Schere Hökle brandet die See gewöhnlich; die Peilungen der Klippe Quiting und der Inſel Slotteröe oder des auf Gisöe liegenden kleinen Berges Saaten, werden insbeſondere als Leitfaden dienen, wodurch man der Schere Hökle entgehen kann. Den Weſten vor Gisöe liegenden ſichtbaren Scheren kann man ziemlich nahe ſegeln, und von dieſer Inſel einen Lootſen erwarten.

Um die Südſeite von Gisöe herum, ſegelt man in den Brandeſund hinein, welcher einen ſehr guten und geräumigen Hafen hat. Man findet beinahe den ganzen Sund hindurch einen brauchbaren Ankergrund von 14 bis 18 Faden Tiefe. Dieſes Hafens können ſich ſowohl nord- als ſüdwärts gehende Schiffe bedienen, wenn ſie beim Ein- oder Ausſegeln von Selböefiord widrigen Wind antrafen. Süden vor Brandeſund gibt es nach der Hauptfahrbahn (Leedet) keine Einfahrt, ehe man nach Bömmelfiord hinkömmt.

Da die Inſel Bömmelöe überhaupt eine ziemlich ebene Höhe hat, und die nahe außerhalb derſelben liegenden Inſeln viel niedriger ſind, ſo können dieſe in einer Entfernung von 2 bis 3 Meilen nicht leicht erkannt werden, allein der Berg Siggen zeichnet ſich mercklich aus, denn derſelbe iſt ungefähr doppelt ſo hoch, als das übrige der Inſel, und hat einen ganz abgerundeten Gipfel; dieſer Berg kann über 8 Meilen weit ſeewärts geſehen, und ungefähr 3 bis 4 Meilen bemerkt werden, ehe man etwas von dem übrigen der Inſel ſehen kann, alsdann wird derſelbe ſich einem Heuſchober völlig ähnlich zeigen; wenn man näher an der Küſte, entweder Saaten auf Gisöe oder auch zugleich die Bömmelhuk erkennen kann, ſo werden Peilungen von dieſen Gegenſtänden angeben, an welchem Orte man ſich gegen Land befindet, und alsdann kann man dem Lande getroſt ziemlich nahe ſteuern. Auf der Küſte von Bömmelöe, und auf denen der dabei liegenden kleinen Inſeln, welche bewohnt ſind, wohnen Lootſen, welche den Schiffen entgegen kommen werden.

In der nordweſtwärts vor dem Hofe Ochland befindlichen Bucht, giebt es einen guten und ſichern Hafen, der 14 bis 16 Faden Tiefe hat, wohin man ſowohl Süden als Norden um die Inſel Rogöe einſegeln kann. Sollte man Gegenſtrom und Windſtille in der ſüdlichen Einfahrt vorfinden, und dieſen Hafen deswegen nicht erreichen können, ſo kann zwiſchen einer Pünte, Tuſſen genannt, und einem kleinen Holme, der Danmarksöe heißt, eine kurze Zeit auf 5 Faden Waſſer einſtweilen geankert werden; allein man muß dieſen Ort ſo bald möglich verlaſſen, denn die Seewinde führen eine heftige See da hinein.

Auf der ſüdöſtlichen Seite der Inſel Hiskenöe werden ſüdwärts gehende Schiffe einen Nothhafen finden, deſſen Tiefe auf ſandigem Boden 8 Faden beträgt, und nordwärts abnehmend iſt; allein bei gewiſſen Winden wird man hier einer Seebewegung ausgeſetzt ſeyn, und die Ausſegelung kann nur mit nördlichen Winden geſchehen.

Zwiſchen den Röklingeholmen giebt es einen ziemlich guten Hafen von 10 Faden Waſſer, wo man aber doch ſowohl See als Deining verſpürt; mit öſtlichen Winden, womit man ſonſt die Küſte am beſten zurücklegen kann, iſt es ſchwierig von da auszulaufen.

Auf der öſtlichen Seite der Inſel Gisöe wird man einen Zufluchtshafen finden, der 12 à 14 Faden ſüdwärts abnehmender Tiefe hat. Zur Ausſegelung von da werden ſüdliche und öſtliche Winde erforderlich ſeyn; indeſſen können die, welche ſüdwärts gehen, oder in Bömmelfiord einlaufen wollen, bei gutem Wetter, mit weſtlichen und nordweſtlichen Winden um die nordweſtliche Hucke von Gisöe herum lavieren, und dann den Cours weiter fortſetzen.

Auf der Oſtſeite der Inſel Eſpewär giebt es zwiſchen dieſer und Odneöe einen ſichern Hafen von 12 bis 14 Faden Tiefe, der aber nicht den eingehenden Schiffen ſo dienlich iſt, als den ausgehenden, denn die Ausſegelung von da kann nur mit nördlichen Winden geſchehen, welche nachher widrig ſind, wenn man durch Bömmelfiord hineinſegeln wollte. Schiffe, die nicht über 10 Fuß tief ſtechen, können zu und von dieſem Hafen auf der Nordſeite ein- und auslaufen. Zwiſchen den Inſeln Eſpewär und Nautöe findet man auch noch einen einſtweiligen Ankerplatz von 10 bis 12 Faden Tiefe, der 4 bis 6 Schiffe von mittlerer Größe faſſen kann, aber nur den ſüdwärts gehenden dienlich iſt.

In gehöriger Lage kann man den Bömmelfiord, bei ſichtigem Wetter, von den andern nach der Hauptfahrbahn einführenden Einfahrten ſehr leicht unterſcheiden, denn er iſt ſchmäler und ſeine Richtung geht mehr nördlich hinein. Das unten an der See liegende Land iſt hier niedriger, als an den andern Einfahrten, beinahe von gleichförmiger Höhe, und hebt ſich allmählig mehr eben nach den höhern Bergen empor. Der mitten auf Bömmelöe liegende Berg Siggen, welcher, wie vorhin erwähnt, beinahe wie ein Heuſchober geſtaltet iſt, zeichnet ſich merklich aus *); allein der unfehlbarſte Kennungspunkt iſt die ſehr hohe, ungefähr 2 Meilen vom Lande fern liegende Inſel Udſire, ſo daß vermittelſt dieſer und der übrigen Landkennungen ſehr leicht beſtimmt werden kann, an welchem Orte man ſich befindet. Bömmelfiord hat zwiſchen den außerhalb deſſelben liegenden Inſeln und Scheren verſchiedene Einfahrten; die äußerſte iſt eine kleine runde Schere, Bömmelbaad genannt, welche immer über dem Waſſer ſichtbar iſt. Ein Paar Kabellängen nordwärts von

*) Siehe die Landvertonungstafel No. 6.

dieſer, liegt eine blinde Schere, an welcher die See beſtändig brandet. Gunnaſkiär iſt die äußerſte von den in S. W. vor Eſpewär und Nautöe liegenden kleinen Scheren; auch dieſe iſt jederzeit über dem Waſſer ſichtbar, und man kann ihr auf der ſüdlichen Seite ganz nahe ſegeln. Zwiſchen dieſer Schere und den Rödholmen, welche auf der Nordſeite rein ſind, giebt es eine gute Einfahrt, die nach Bömmelfiord hineinführt.

Von Eſpewär kann man Lootſen erwarten, aber die übrigen, gerade außen vor Rywarden liegenden kleinen Inſeln und Holme, ſind unbewohnt. Südwärts vor Bömmelbaad führt ebenfalls eine Einfahrt nach Bömmelfiord hinein, die nördlich vor Lotteröe und Lyngsöe vorbei, und zwar zwiſchen dieſen und den nahe liegenden kleinen Scheren hindurch geht, wo man ſich aber ohne einen Lootſen nicht hindurch wagen ſollte; allein mit ſichern Kennungen kann ein jedes Schiff, ohne einen Lootſen erhalten zu haben, getroſt auf die Haupteinfahrt, zwiſchen Oröe und Ramsholmen, nach Bömmelfiord hineinſegeln, wie auch, wenn es ſich ſüdlicher befände, öſtlich vor den Ramsholmen vorbei, zwiſchen ihnen und der Küſte einlaufen, wo es dann in einem geruhigern Waſſer ſicher einen Lootſen von der Bömmelhuck ꝛc. erwarten kann. Sollten Umſtände veranlaſſen, den Bömmelfiord von Weſten oder Südweſten her anzuthun, ſo ſteure man am liebſten unter die Inſel Röevär hin. Die Röevärholmen ſind ganz rein, ſo daß man ſicher unter die nördliche Seite dieſer Inſeln hineinhalten, und ſogar bei hartem Wetter in Lee an denſelben einen Lootſen erhalten kann. An der weſtlichen Seite der Inſel hat man, außer der Schere Broga, an welcher die See jedoch beinahe jederzeit brandet, auch nichts zu befürchten.

Die Nothhäfen, deren man ſich bei der Ein- und Ausſegelung vom Bömmelfiord, veränderlichen Windes wegen bedienen kann, ſind vorher erwähnt worden.

Bei der Inſel Röewär giebt es drei Häfen; der auf der nördlichen Seite zwiſchen Tenholm und Hellisöe iſt einigermaßen ſicher, und hat 9 bis 10 Faden Waſſer, weil er aber nicht ſehr geräumig iſt, ſo wird er den mittelmäßigen Schiffen, die nordwärts gehend wollen, am dienlichſten ſeyn, denn man hat ſüdliche Winde nöthig, um von da auszulaufen. Der weſtliche von ihnen, welcher Bekkerwiig genannt wird, iſt ein ſehr guter Hafen, und beſonders den ſüdwärts gehenden Schiffen dienlich, die bei ihrer Ankunft hier einen widrigen Wind vorfinden würden, denn es ſind nördliche Winde zur Ausſegelung erforderlich; die Tiefe deſſelben beträgt 10 bis 11 Faden. Der dritte dieſer Häfen iſt der zwiſchen Ulwöe und Gitteröe befindliche Sund, wo es ebenfalls 10 bis 11 Faden tief iſt, welcher, weil man den Sund nach beiden Seiten durchſegeln kann, ſowohl für nord- als ſüdwärts gehende Schiffe brauchbar iſt, allein bei ſtürmiſchem Wetter liegt man dort etwas unruhig.

An den Scheren, die Sween und Sweaboen genannt werden, brandet die See beinahe jederzeit. Die kleinen Holme, welche man Urter nennt, ſind unbewohnt. Ohne gut bekannt oder mit einem Lootſen verſehen zu ſeyn, iſt es nicht rathſam, nördlich um dieſe herum zu ſegeln. Südlich vor den Klippen Rounen vorbei, iſt es rein.

Saudeſund, auf der weſtlichen Seite der Inſel Fäeöe, iſt ein ſehr guter Hafen, der, für Schiffe von jeder Größe, zwei Aus- und Einfahrten hat, ſo daß dieſe bei den mehreſten Winden von dort auslaufen können. Schiffe, die nicht über 10 bis 11 Fuß tief ſtechen, können ſich auch noch einer dritten, nordwärts gehenden Ausfahrt bedienen. Die Tiefe des Hafens beträgt 8 bis 12 Faden.

Zwiſchen Ulwöe und Duceöe findet man einen guten eingeſchloſſenen Hafen, der eigentlich Fäeöehafen genannt wird; die Tiefe deſſelben beträgt 10 bis 11 Faden, man muß aber nördlichen Wind haben, um von da auslaufen zu können.

Auf der Nordſeite von Ulwöe, zwiſchen dieſer und Qualöe, werden nordwärts gehende Schiffe, die widrigen Windes oder ſtillen Wetters wegen einen einſtweiligen Ankerplatz ſuchen müßten, einen ſolchen auf 10 à 12 Faden Waſſer finden, wovon ſie bei ſüdlichen Winden auslaufen können.

An der Inſel Udſire werden Schiffe im nöthigen Falle einen Nothhafen in Nordwiig finden, wo man aber, beſonders des Winters, ziemliche Deining, ja ſogar einigen Seegang in demſelben verſpürt. Die Schiffe, welche bei neblichtem Wetter, oder anderer Zufälle wegen, unter dieſe Inſel verfallen wären, und ſich genöthiget ſehen einzulaufen, können, wenn auch der Lootſe nicht zeitig genug an Bord gekommen wäre, getroſt ſelbſt da hineinſegeln. Von Oſten oder Weſten her, ſegle man nur ſo weit, bis das Thal, welches ſich zwiſchen den auf der Inſel liegenden beiden Bergen nord- und ſüdwärts erſtreckt, offen geſehen wird, alsdann ſteure man mitten in den Hafen, bis innerhalb der beiden Holme, von welchen einer auf jeder Seite liegt, hinein, und ankre in 10 à 12 Faden Waſſer, am liebſten zunächſt der weſtlichen Seite, es muß aber gleich am Lande verteuet werden.

Die, welche zur Anthuung der Küſte mit einem Lootſen zeitig verſehen zu werden wünſchen, können in jedem Falle nach dem Winde in Lee unter die Inſel Udſire hinſegeln, und von da einen erhalten.

Die Klippe Spanholm iſt hoch, aber Lauſingen ziemlich niedrig, doch über dem Waſſer ſichtbar, und man kann beiden ſehr nahe ſegeln. Die Inſel Udſire iſt, weil ſie von dem übrigen der Küſte weit abgeſondert liegt, ſo ausgezeichnet kennbar, daß man ſich darin unmöglich irren kann, und ſie iſt auch deswegen ſehr leicht anzuthun.

Die Olter- oder Ferkinſtad-Inſeln, welche zwar keine gefährliche Scheren umgeben, ſind hingegen unbewohnt. Indeſſen liegen, beſonders des Sommers, zuweilen Fiſcher daraußen, wodurch man denn zu einer ſolchen Zeit leicht einen Lootſen erhalten kann.

Für kleine Schiffe giebt es bei Tarveſtad einen kleinen Hafen, zu welchem die Einfahrten aber ſehr enge und ſchwierig ſind, ſo daß man ſich deſſen, obgleich die Ausſegelung von da bei allen dienlichen Winden geſchehen kann, nicht gern bedienen ſollte.

In Wedawaag findet man zwei gute Ankerplätze, die doch nur, weil ſüdliche und öſtliche Winde zur Ausſegelung erfordert werden, den nordwärts gehenden Schiffen dienlich ſind. Der äußerſte von ihnen, welcher Munkejordsbucht genannt wird, hat 12 bis 14 Faden Tiefe. Bei einem weiter in Wedawaag hinein liegenden Holme wird man, ſelbſt des Winters, oder wenn man dort auf einige Zeit zu verweilen genöthiget wäre, einen ſicherern Hafen haben.

Unweit der Olter-Inſeln zeigen ſich an der weſtlichen Seite der Inſel Carmöe verſchiedene Buchten mit weißem Sande, wodurch die außerhalb liegenden kleinen Holme, beſonders Swortingen, welcher eben wie Rywingen ganz ſchwarz iſt, ſich deſto merklicher auszeichnen. Die auf der ſüdweſtlichen Seite von Carmöe liegenden Berge Syreglaanene, zeigen ſich beſonders ſehr ſpitzig; zugleich kann man den auf der Inſel Bukken liegenden Berg über Carmöe ſehen.

Unter dem Hofe Aakre giebt es zwar einen kleinen guten Hafen, deſſen Einfahrten aber enge und voll Scheren ſind. Durch die ſüdliche Einfahrt können keine Schiffe einlaufen, die über 10 bis 12 Fuß tief ſtechen, allein in der weſtlichen iſt es 18 Fuß tief. Der Hafen hat 5 bis 6 Faden Waſſer, und iſt außerdem ruhig und ſicher.

Auf der ſüdlichen Seite von Carmöe findet man verſchiedene Buchten und Ankerplätze. Oſten vor der Landſpitze Syrenäs giebt es eine Bucht, wo man bei ſtillem Wetter des Stromes wegen auf 6 à 10 Faden Waſſer einſtweilen ankern könnte.

Auch kann man Oſten vor dem zwiſchen den beiden Klippen Giätongene befindlichen Sunde, auf 5 bis 6 Faden Tiefe einſtweilen ankern.

Gerade unter der mittlern und ſüdlichſten Pünte der Inſel Carmöe liegt Naleyhafen, welcher zwei Ankerplätze, von welchen der eine 5 bis 6, und der andere 6 bis 8 Faden Tiefe hat. Im Sommer iſt dieſer Hafen gut, allein bei ſüdweſtlichem Sturme werden ziemliche Seen dort hineingeführt. Man kann leichter von dieſem Hafen nach beiden Seiten und bei mehrern Winden auslaufen, als von

Skudesnäshafen, der ungefähr $\frac{1}{4}$ Meile in N. O. von da liegt. Dieſer Hafen hat ebenfalls zwei Ankerplätze wovon der öſtliche 5 bis 6 Faden tief iſt; der weſtliche, in der ſchmalen Bucht bei den Häuſern, iſt im Winter ein ſicherer Hafen, welcher 3 bis 4 Faden Tiefe hat. Die rechte Einfahrt führt Oſten um alle Holme und Weſten um die Skudeſchere; allein kleine Schiffe, die nicht über 11 bis 12 Fuß tief ſtechen, können auch Weſten um Treboen, Tretholm ꝛc. ein- und auslaufen. Der Hafen iſt zwar eigentlich den ſüdwärts gehenden Schiffen am dienlichſten, doch können diejenigen, welche nach Bergens Hauptfahrbahn hinein wollen, ſich weſtlicher und ſüdlicher Winde zur Ausſegelung bedienen. Es iſt ein Schiffswerft hier, wo Schiffe gekielholt und im nöthigen Falle ausgebeſſert werden können.

Zwiſchen den Hwiddings-Inſeln giebt es verſchiedene einſtweilige Ankerplätze, deren die Schiffe, welche, wenn ſie entweder nach der Hauptfahrbahn hinein wollten, oder bei der Ein- und Ausfahrt nach und von Stavanger, hier in der Bucht angekommen wären, ſich ebenfalls zufälligerweiſe bei ſtillem Wetter des Stromes oder anderer Urſachen wegen bedienen können.

So hat man in Haalandswiig, an der nördlichen Seite von Hwiddingsöe, einen guten einſtweiligen Ankerplatz, der 8 bis 12 Faden Tiefe hat, von welchem man aber nur bei ſüdlichen Winden auslaufen kann.

Zwiſchen den ſüdlichſten Pünten der Inſeln Kraköe und Krydsöern, findet man einen guten und geräumigen Hafen, der 8 bis 12 Faden Tiefe hat. Von den hier befindlichen Hafen iſt dieſer den großen Schiffen am dienlichſten, welche mit den mehreſten Winden von da nach beiden Seiten ausſegeln können.

Ferner hat man hier Riisöehafen, wo die Ein- und Ausſegelung beinahe bei allen Winden geſchehen kann, aber die Einfahrten deſſelben ſind für große Schiffe ſehr enge.

Innerhalb Kalholm giebt es einen einſtweiligen Ankerplatz von 8 bis 12 Faden Tiefe, von welchem man bei den mehreſten Winden auslaufen kann.

Ungefähr im wahren Weſten vor den Hwiddings-Inſeln wird man auf der Küſte des feſten Landes, zwiſchen zwei ſehr hohen Bergen, welche ſteile gegen einander herabgehende Seiten haben, eine Oeffnung ſehen, welche Bäremskiäften genannt wird *); dieſe iſt eine ſehr wichtige und kennbare Marke, die in der Einfahrt zwiſchen Feyſteen und den Hwiddings-Inſeln offen geſehen wird. Feyſteen **) iſt eine Felſeninſel von geringem Umfange, aber viel höher als das feſte Land Jedderen, welches, mit Ausnahme der beiden Berge Egefield und Obreſtadbrekke ***), längs der Seekante niedrig iſt und beinahe eine ebene Höhe hat; weil Feyſteen zugleich weit außerhalb der Küſte liegt, und die andern umher liegenden Inſeln und Holme niedrig ſind, ſo iſt dieſelbe auch dadurch ſehr kennbar; ſie kann auf 3 bis 4 Meilen weit geſehen werden, und bei klarem Wetter wird man zugleich den großen Berg auf der Inſel Bukken ſehen können. Feyſteen kann man ſich mit Sicherheit wenigſtens bis auf ¼ Meile nähern. Die Schere Taxen iſt jederzeit ſichtbar, und an Juteboen wird es die meiſte Zeit branden. Des Haaſteengrundes wegen darf man ſich nicht fürchten. Auf der Inſel Rotöe wohnen mehrere Lootſen, und auf den kleinen Inſeln Storkiör und Heglan liegen die Lootſen gewöhnlich den ganzen Sommer bereit, damit ſie den Schiffen deſto früher entgegen kommen können. Wenn man Norden vor Feyſteen einſteuert, ſo wird Alſteen ganz abgeſondert und ziemlich hoch mitten im Fahrwaſſer geſehen. Haaboen iſt eine kleine ſtets ſichtbare runde Schere, und die ſüdlichſte von den außerhalb der Hwiddings-Inſeln liegenden Scheren. Um vor den in der Strecke nordöſtlich von Feyſteen aus liegenden kleinen Scheren und Untiefen ſicher zu ſeyn, gehe man am liebſten nahe Süden um Haaboen, und ſteure gerade auf Alſteen zu.

Auf der Einfahrt weiter nach Stavanger hinein, findet man folgende einſtweilige Ankerplätze:

Zwiſchen den Inſeln Moſteröe und Fieldöe giebt es einen guten und ruhigen Hafen, Kloſterhafen genannt, der 5 bis 6 Faden Tiefe hat.

Unter Tungenäs, der nördlichſten Pünte des Landes Jedderen, findet man innerhalb der kleinen Schere Braga einen einſtweiligen Ankerplatz von 6 bis 7 Faden Tiefe, deſſen man ſich bei eintretender Windſtille des Stromes wegen bedienen kann.

Ungefähr ¼ Meile ſüdoſtwärts von Tungenäs, findet man in der Bucht Norden vor Ranneberg einen guten einſtweiligen Ankerplatz von 4, 6 bis 10 Faden Tiefe, deſſen ſich ſowohl aus- als eingehende Schiffe bedienen können; allein ſie müſſen ſich auf der nördlichen Seite halten, denn die ſüdliche iſt unrein.

Ferner giebt es in Quewiig, ebenfalls für ein- und ausgehende Schiffe, einen einſtweiligen Ankerplatz von 10 bis 14 Faden Tiefe, wo ſie ſich auch auf der nördlichen Seite halten müſſen; denn man findet auf der ſüdlichen zwar eine geringere Tiefe, aber auch einen ſteinigen Grund.

Unter der kleinen Inſel Kiöde, auf der öſtlichen Seite in Stavangers-Meerbuſen, werden ſowohl nord- als ſüdwärts gehende Schiffe einen ſehr bequemen einſtweiligen Ankerplatz auf 4 bis 5 Faden Tiefe vorfinden, welcher viel beſſer iſt, weil man mit allen Winden von da auslaufen kann.

Die Stadt Stavanger iſt einer von den nicht unbedeutenden Handelsörtern in Norwegen, wo auch Schiffswerfte gefunden werden, ſo daß die Schiffe im nöthigen Falle alle bedürfende Hülfsleiſtung da erhalten können.

Wenn man, in der Abſicht nach Stavanger zu gehen, von Süden längs dem Lande Jedderen herkommen, wie auch, wenn man von der See her unter dieſe Küſte verfallen ſollte, und einen Zufluchtsort zu ſuchen genöthiget wäre, ſo werden ſich zu dieſem Zwecke verſchiedene einſtweilige Ankerplätze darbieten, deren man ſich nöthigen Falls bedienen kann.

Süden vor Tungenäs wird man der erſten einſtweiligen Ankerplatz in der Bucht unter dem Hofe Wiſta, innerhalb des Holmes auf 6 Faden Tiefe finden, der aber doch nicht als ein ſicherer Hafen betrachtet werden kann; bei ſtillem Wetter oder des Stromes wegen, wird derſelbe am dienlichſten ſeyn, wenn man ſo nahe unter die Küſte zwiſchen den Scheren hineingekommen wäre, daß man weder den einen noch den andern Weg davon auskommen könnte.

*) Siehe die Landverkonungstafel No. 6.

**) Dieſe kleine Inſel wird auch zuweilen Groß-Feyſteen genannt, damit ſie nicht mit der auf der folgenden Karte No. 5 vorkommenden Klippe Lille-Feyſteen verwechſelt werde.

***) Obreſtadbrekke iſt auf der Karte No. 5 enthalten.

Dicht Norden vor dem in der Einfahrt nach Havsfiord liegenden Holme, giebt es einen einſtweiligen Ankerplatz von gleicher Beſchaffenheit, der 8 bis 9 Faden Tiefe hat.

Tanangerhafen iſt hingegen ein ſehr guter, ruhiger und geräumiger Hafen, welcher von 10 bis 4 Faden nordwärts abnehmender Tiefe hat, wovon man ſowohl nord- als ſüdwärts mit den mehrſten Winden ausſegeln kann; denn, wenn es gutes ſegelbares Wetter iſt, ſo kann man aus der Bucht hinauslavieren. Man findet auch auf der ſüdlichen Seite der Risabucht einen einſtweiligen Ankerplatz von 10 bis 18 Faden Tiefe, von dem man aber nur mit ſüdlichen und öſtlichen Winden auslaufen kann, und bei hartem Wetter wird man daſelbſt einigem Seegange ausgeſetzt ſeyn.

Auf der öſtlichen Seite der außerhalb Tanangerhafen liegenden kleinen Inſel Fladholm, giebt es, wenn man im Sommer einſtweilen ankern wollte, eine gute Rhede von 6 bis 8 Faden Tiefe, wovon man nach beiden Seiten leicht unter Segel gehen kann; in der ſpätern Jahrszeit iſt es aber rathſamer ſig nach Tananger hineinzubegeben.

In der auf der nordweſtlichen Seite der Inſel Rotöe befindlichen Bucht, wird man einen einſtweiligen Ankerplatz von 6 bis 8 Faden Tiefe finden, deſſen man ſich aber ebenfalls nur in einzelnen Fällen und im Sommer bedienen ſollte, denn er iſt bei ſtürmiſchem Wetter ſehr unſicher und liegt gegen weſtliche Winde offen.

Wir haben in dem vorigen Kapitel erwähnt, daß die Abweichung der Magnetnadel im Jahre 1794 beobachtet worden, zufolge deren ſie in Bergen von 24° 30′ bis 24° 45′ war. Im Jahre 1795 iſt die Abweichung in Stavanger zu 22° 30′ weſtlich gefunden worden.

In Rückſicht des Stromes wird bemerkt, daß die Ebbe auf der Strecke von Bergen bis Holmengraae (ſiehe die Karte No. 3) gewöhnlich nordwärts und die Fluth ſüdwärts geht; allein auf der Hauptfahrbahn Süden vor Bergen läuft die Ebbe ſüdwärts und die Fluth nordwärts. Außerhalb des Landes fließt die Ebbe bei ſehr gutem Wetter meiſtentheils gerade ſeewärts hinaus und die Fluth gerade landwärts herein, aber gemeiniglich richtet der Strom ſich hier nach dem draußen in der Nordſee wehenden Winde, doch läuft derſelbe gewöhnlich ſtärker ſüd- als nordwärts, und erhält natürlicherweiſe, nach der Geſtalt der Inſel und den zwiſchen ihnen befindlichen Durchfahrten, viele verſchiedene Krümmungen und Richtungen. Der durch die Ebbe und Fluth entſtehende Höhenunterſchied des Waſſers, wird immer kleiner und kleiner, je weiter man ſüdwärts kömmt. Auf dem nördlichen Theile der auf dieſer Karte enthaltenen Küſtenſtrecke, bis gerade außerhalb Bergen, beträgt der Unterſchied ungefähr 4 bis 5 Fuß, allein in der Bucht Süden vor Skudesnäs bei beſtändigem Wetter nur 2 bis 3 Fuß. Stürmiſches Wetter in der See und die Richtung des Windes werden jedoch gewöhnlich einen Unterſchied verurſachen. Indeſſen ſind, ungeachtet des unbedeutenden Unterſchiedes zwiſchen hohem und niedrigem Waſſer, die Ströme innerhalb der Inſeln nichts deſto weniger doch ſehr heftig, vermuthlich weil die Durchfahrten zwiſchen den Inſeln und Scheren ſehr ſchmal ſind.

Fünftes Kapitel.

Von der Norwegiſchen Küſte,

und zwar

von der auf der Karte No. 5 enthaltenen Küſtenſtrecke, von Egefield auf dem Lande Jedderen bis nach Chriſtianſand hinum.

Das vorige Kapitel zu der Karte No. 4 wurde mit der Beſchreibung des nördlichſten von dem Theile der norwegiſchen Küſte, der Jedderen genannt wird, geſchloſſen, welcher ſich ferner ſüdwärts bis gegen Sirewaag hin erſtreckt. Dieſe Küſtenſtrecke iſt gegen die See ſehr niedrig, denn das hohe Land fängt erſt ungefähr eine Meile, etwas mehr oder weniger, innerhalb der Küſte an, und erhebt ſich von da, ohne bedeutende Abwechſelungen, allmählig zu einer Art Bergrücken empor, auf dem blos der beinahe 3 Meilen einwärts im Lande liegende Berg Ognanypen ſich auszeichnet, deſſen Geſtalt einem Zuckerhute ähnlich iſt. Das Ufer dieſer Strecke hat ganz weißen Sand. Ungefähr mitten zwiſchen den zwei einzelnen, von mäßiger Höhe auf dieſer Küſte liegenden Bergen Egefield und Obreſtadbrekke, findet man eine hervorſtehende niedrige Hucke, von welcher ein Riff, das Jedderens-Riff genannt wird, beinahe ¼ Meile heraus geht; an dem äußerſten Ende deſſelben liegen ein Paar Steine, Bollene genannt, die bei ſtillem Wetter über dem Waſſer ſichtbar ſind, und bei Seegang ſtarke Brandungen verurſachen. Bei gutem Wetter können Schiffe von mittlerer Größe, wenn ſie mit Lootſen verſehen ſind, zwiſchen dieſen Steinen und dem feſten Lande über das Riff hinweg ſegeln. Unten an der Seekante, eine kleine ½ Meile ſüdwärts von Jedderens-Hucke aus, liegt die Aare'r Kirche, welche, weil ſie gemauert und weiß getüncht, eine ſehr kennbare Marke iſt. Bei ſichtigem Wetter kann man die kleine Inſel Groß-Feyſteen und den auf der Inſel Bucken liegenden Berg (ſiehe die Karte No. 4) ſehr gut hier in der Nähe ſehen; wenn man ſich ſo weit von der Küſte entfernt hält, daß der höchſte Gipfel von Bucken Weſten vor der Spitze von Groß-Feyſteen geſehen wird, ſo geht man mit dieſer Marke von dem Riffe und allem Gefährlichen frei. Sollte aber nur einer von dieſen Gegenſtänden kennbar ſeyn, ſo iſt es hinreichend, denſelben nicht weſtlicher, ſondern lieber etwas öſtlicher als in Norden von ſich zu bringen. Es giebt noch ein andres Kennzeichen, wodurch man ſich überzeugt halten kann, außerhalb des Riffes zu ſeyn, nämlich wenn die Klippe Lille-Feyſteen an die unterhalb Egefield befindliche ſteile Hucke Wigdilsnås angeſchloſſen, aber nicht außerhalb derſelben geſehen wird. Wenn man die Aare'r Kirche in O. z. S. peilet, ſo iſt man völlig Süden vor dem Riffe frei. Gerade unterhalb des Berges Obreſtadbrekke liegen ein Paar kleine Scheren, weil ſie aber nur ein Paar Kabellängen vom Lande entfernt ſind, ſo kann ein Schiff, um einen Lootſen zu erhalten, ſicher nahe darunter hineinſteuern. Eine kleine ¼ Meile Norden vor Obreſtadbrekke liegt eine Pfarrwohnung, die ein ziemlich kennbares Gebäude iſt. Wenn ein Schiff bei trübem Wetter mit landwärts wehendem Winde oder wegen andrer Zufälle ſo nahe unter die Küſte hineingekommen wäre, daß es gar nicht von da herauslavieren könnte, ſo kann es ſich außerhalb der Strecke zwiſchen dem Hofe Skeye und dem Berge Obreſtadbrekke vielleicht dadurch retten, daß es den Anker auf einen gegen das Land eben aufwärts gehenden Grund, welcher reinen Sand hat und von Steinen ziemlich frei iſt, in 14, 12, ja 8 oder 6 Faden Tiefe fallen läßt; dagegen iſt es zwiſchen dem Hofe Skeye und dem Riffe mehr unrein, ausgenommen gerade außerhalb der Aare'r Kirche. Ein jeder wird leicht einſehen, daß dies ein Mittel iſt, deſſen man ſich nur im Nothfalle bedient, denn es wird hier natürlicherweiſe eine ſehr heftige See erfolgen; indeſſen wird es mit guten Ankern und Tauen doch möglich ſeyn, daß man hier ziemlich lange aushalten könnte.

Von dem Berge Obreſtadbrekke ſüdwärts bis zu der Bucht Sirewaag hin, iſt die Küſte des Landes Jedderen auch nur niedrig, beinahe eben ſo wie Norden vor dem Berge; bei Annäherung der Küſte wird man die hier und da längs dem Strande liegenden Häuſer gut ſehen können. Unweit des auf dieſer niedrigen Küſte liegenden Hofes Haar, giebt es eine Hucke, die etwas höher als das übrige Ufer, allein doch nicht ſo hoch als

Obreſtadbrekke iſt. Außerhalb der Hucke, auf welcher der Hof Quaſſem liegt, findet man ein kleines ausgehendes Riff, auf deſſen Ende ein flacher Holm, Rounen genannt, liegt, welcher der erſte Süden vor Lille-Feyſteen außerhalb der Küſte befindliche Holm iſt; von dieſer Hucke bis Sirewaag hat das Ufer ganz weißen Flugſand. Bei Sirewaag fängt das Land wieder an, bis nach der äußerſten Küſte hinaus, gebirgig zu werden, wo es zwar noch nicht ſehr hoch iſt, allein deſſen Höhe nimmt von hier ſüdwärts zu. Nach dieſer Beſchreibung wird ein Schiff, das bei ſichtigem Wetter von der See hier unter Land einträfe, ſich ohne Zweifel in Anſehung des Ortes, wo es ſich befindet, nicht irren können. Auf der ganzen Strecke von der Inſel Rotöe an bis nach der Bucht Sirewaag hin, wird man keine Häfen finden.

Die Bucht Sirewaag iſt ein ziemlich guter Sommerhafen, wo es dicht innerhalb der etwas engen Einfahrt 13 Faden Tiefe giebt, die jedoch allmählig bis auf 6 und 5 Faden abnimmt; allein die großen Schiffe ſollten doch nicht in weniger als 11 à 12 Faden Waſſer ankern; bei nordweſtlichem Sturme wird aber eine ziemlich ſchwere Deining da hineingeführt. Die Ausſegelung kann nur mit ſüdlichen und öſtlichen Winden geſchehen, und überhaupt ſollte man ſich dieſes Hafens nicht gerne bedienen, es ſei denn, daß die Umſtände es nicht erlauben einen beſſern zu erreichen.

Bei Watnemcholm giebt es ebenfalls einen kleinen Sommerhafen, wo man zwar dem Seegange nicht ausgeſetzt iſt, allein bei weſtlichen Winden doch ziemlich Deining verſpürt. Mit ſüdlichen und weſtlichen Winden können Schiffe, die nicht über 18 Fuß tief ſtechen, dort einlaufen, und mit nordweſtlichen Winden könnte ſogar ein Schiff, das 20 Fuß tiefgehend wäre, durch die nördliche Einfahrt hineinſegeln. Für Schiffe, die nicht über 13 bis 14 Fuß tief gehen, giebt es zwiſchen den Holmen und Scheren, welche den Hafen decken, verſchiedene Ein- und Ausfahrten, ſo daß dieſe mit mehrern Winden von da auslaufen können, als die größern Schiffe, welche nur mit öſtlichen Winden auskommen können.

Geisbelgen iſt ein zwiſchen der Inſel Dyröe und dem feſten Lande befindlicher Ankerplatz, wo es auf einem ſandigen Boden 3 bis 4 Faden Tiefe giebt, allein derſelbe iſt dem Seegang mit ſüdweſtlichen Winden ſehr offen; überhaupt dürfen Schiffe nicht über 14 Fuß tief ſtechen, wenn ſie ſich deſſen bedienen wollen, und dann können dieſe doch nur durch die ſüdliche Einfahrt hineinſegeln. Die Einfahrt Norden um Dyröe iſt nur den 8 bis 9 Fuß tiefgehenden Fahrzeugen brauchbar; außerdem ſollte man ſich dieſes Hafens nur in dem Falle bedienen, wenn in der nördlichen Einfahrt nach Eggerſund ein ſolcher Gegenwind oder widriger Strom angetroffen würde, daß das Schiff dadurch verhindert, den innerhalb Horsholm befindlichen Ankerplatz, welcher in dem Folgenden erwähnt wird, nicht erreichen könnte. Von Geisbelgen kann man mit allen öſtlichen Winden in See ſtechen, und mit nordweſtlichen nach Horsholm ꝛc. hineinſegeln.

Landkennungen. Wenn man von der See her ungefähr in Weſten vor der Inſel Eggeröe einträfe, ſo wird man bei einigermaſſen ſichtigem Wetter das niedrige Land Jedderen deutlich ſehen können; Eggeröe wird alsdann ein hohes ausgehendes Vorgebirge zu ſeyn ſcheinen, und zugleich wird ſich in S. O. eine Strecke der ſehr hohen und ſteil gegen das Ufer heruntergehenden Küſte zeigen. Die Mündung der nördlichen Einfahrt nach Eggerſund wird man deutlich erkennen können, und alſo kann ein Schiff, das einen Hafen anthun wollte, nach Beſchaffenheit des Windes zeitig die erforderliche Höhe nehmen, damit es ſo unter Land ankomme, daß der Lootſe einigermaßen bequem ans Schiff hinſegeln könne; außerdem hat man keine Urſache ſich bei Annäherung des Landes zu fürchten, denn es ſind, außer da, wo man Brandungen gewahr wird, keine gefährliche Scheren vorhanden, die jedoch der Küſte meiſtentheils nahe liegen. Würde man ſüdlicher als Eggeröe gegen das Land hinankommen, ſo wird dieſe Inſel ſich auch von da als ein von der hohen und ſteilen Küſte ausgehendes Vorgebirge zeigen; und indem man dem Lande bis auf ungefähr eine Meile nahe kömmt, wird die zwiſchen den zwei hohen Theilen von Eggeröe tief eingehende Bucht Lunderwiig ſehr deutlich zu erkennen ſeyn, wobei bemerkt werden muß, daß dieſe die einzige nordwärts ins Land hineingehende Bucht iſt, welche man auf der ganzen Küſtenſtrecke von Lindersnäs bis nach Bergens Hauptfahrbahn findet. Würde man etwas weiter ſüdwärts ſeyn, ſo wird die Mündung der ſüdlichen Einfahrt nach Eggerſund ſichtbar ſeyn, und auf der andern Seite iſt die Hucke Haadyr, welche wie eine Mauer ganz ſteil in die See hinuntergeht und oben einen ſpitzen Gipfel hat, auch ſehr kennbar.

Nach Eggerſund, dem erſten Handelsorte Süden vor Stavanger, giebt es zwei Einfahrten, wovon die eine auf der nördlichen, und die andere auf der öſtlichen Seite von Eggeröe hineingeht; in dem ganzen nördlichen Sunde kann man beinahe überall auf 6 à 8 Faden Tiefe auf ſandigem und lehmigem Boden ankern; allein der eigentliche Ankerplatz iſt dicht Oſten vor Horsholm, wo es auf einem Grunde von gleicher Beſchaffenheit 7 bis 8 Faden Tiefe giebt. Schiffe, die nicht über 14 Fuß tief ſtechen, können durch die Norden vor Horsholm befindliche Einfahrt hineinſegeln; allein diejenigen, welche tiefer ſtechen, müſſen ſich der ſüdlichen Einfahrt zwiſchen den Scheren, welche zwiſchen Horsholm und Seglſteen liegen, bedienen. Sollte man ohne einen Lootſen erhalten zu haben, weit in die Bucht hineingekommen ſeyn, ſo iſt die Klippe Seglſteen in

einer Entfernung von $\frac{1}{2}$ Meile ſchon ausgezeichnet kennbar; ſie iſt ein ſteiler hoch aus dem Waſſer hervorragender Stein, der einem großen Spritſegel ähnlich iſt. Man könnte allenfalls zwiſchen dieſe Scheren, wo es an allem Gefährlichen brandet, doch zunächſt Seglſteen, die am Steuerbord gehalten wird, einlaufen, und hernach weiter in den Sund hinein auf der Oſtſeite von Horsholm zu Anker gehen.

Nächſt dem erwähnten Ankerplatze bei Horsholm, findet man in dem nördlichen Sunde die beſten einſtweiligen Ankerplätze bei Skadberghage und bei Aſpöe; allein es iſt ein kleines Stück Weges Süden vor Aſpöe ſo untief, daß nur die Schiffe, welche unter 9 Fuß tief ſtechen, auf dieſem Wege nach Eggerſund hingelangen können.

Die Schiffe, welche ganz hinauf zu dieſem Orte wollen, werden ſich folglich der ſüdlichen Einfahrt bedienen, wo außerhalb der Mündung derſelben mehrere Scheren liegen, zwiſchen welchen man auf verſchiedenen Stellen durchſegeln kann. Sowohl die Klippen Swetling und Stabſet, als auch die weiter ſüdwärts liegenden Swaaholmen ſind über dem Waſſer ſichtbar. In den blinden Scheren Kletten und Johnsboen wird die See bei einiger Bewegung beſtändig branden, ſo daß ein Schiff, das ſichre Kennung hätte, bei günſtigem Winde, ſogar ohne einen Lootſen erhalten zu haben, dort einlaufen könnte. In dem ſüdlichen Sunde werden verſchiedene einſtweilige Ankerplätze vorgefunden; der erſte, an der innern Seite der Inſel Eggeröe, iſt in Gilleſtöwiig, welcher 10 à 11 Faden nordwärts abnehmender Tiefe, Sand und Lehmgrund hat. Eine Viertelmeile weiter nordwärts giebt es ebenfalls einen guten und geräumigen Ankerplatz, Howlandswiig genannt, der 7 bis 8 Faden Tiefe und lehmigen Boden hat. Von hier bis nach Eggerſund hin, können die größten Schiffe überall auf 7 bis 8 Faden Tiefe auf ſandigem und lehmigem Boden ankern, und an ihren Werpankern verteuen. In dem eigentlichen Hafen bei Eggerſund, innerhalb Lindöe, iſt es nur den ſehr kleinen Schiffen tief genug; indeſſen hat man ein Schiffswerft hier, bei dem es beinahe 14 Fuß Tiefe giebt, wo Schiffe, die nicht gar zu groß ſind, gekielholt werden können.

An der Mündung des ſüdlichen Sundes findet man auch noch auf der öſtlichen Seite, unter dem feſten Lande, einen einſtweiligen Ankerplatz, der Skiwoldwiig genannt wird, wo es auf einem ſandigen Boden 10 Faden Tiefe giebt, deſſen man ſich gut bedienen kann, wenn der Wind während der Einſegelung ſchral nördlicher als Weſten fallen ſollte, ſo daß man dadurch verhindert, den Sund nicht hineinſegeln könnte; weil aber ſüdweſtliche Winde heftige Seen dort hineinführen, ſo ſollte dieſer Ort nur im Nothfalle geſucht werden. Man kann auf beiden Seiten von Tingelſetöe aus- und einſegeln.

Auf der weſtlichen Seite der Inſel Eggeröe, zwiſchen dieſer und der benachbarten Inſel Midbrodöe, giebt es einen ſehr guten und eingeſchloſſenen Hafen, der 5 à 6 Faden Tiefe und Sandgrund hat, allein deſſen Einfahrt iſt ziemlig enge; den ſüdwärts gehenden Schiffen, welche widrigen Windes wegen in einen Hafen einzulaufen genöthiget ſind, und die Einfahrt nach Eggerſund nicht erreichen können, wird derſelbe am dienlichſten ſeyn.

Lunderwiig. Diejenigen, welche ſich bei Sturm oder landwärts wehendem Winde Süden vor Eggeröe befinden würden, können in dem Falle, daß der Lootſe nicht an Bord gekommen wäre, getroſt auf Lunderwiig zu hineinſteuern; dieſe Bucht iſt, wenn man ſich vor der Mündung derſelben befindet, ausgezeichnet kennbar, denn Eggeröe iſt auf beiden Seiten hoch, und hat in der Bucht ein flaches Land mit weißem Sande; in ſolchem Falle ſteure man mitten auf die Oeffnung hinein, wobei man die ungefähr $\frac{1}{8}$ Meile außerhalb der Weſthucke liegende Schere Fliſen erkennen wird und am Backbord halten muß, allein die übrigen Scheren bleiben am Steuerbord liegen. Wenn man weiter hinein, in ein geruhigeres Waſſer gekommen iſt, ſo kann man aufbraſen und einen Lootſen erwarten; ſollte derſelbe ſich aber dennoch nicht einfinden, ſo kann der Cours weiter in die Bucht hinein, nach dem Weſtwall hingelenkt und zunächſt dieſem fortgeſetzt werden. In der Mündung der Bucht giebt es auf reinem Sandgrunde 30 Faden Tiefe, die bis zu 8 Faden allmählig abnehmend iſt. Die Schiffe, welche ſich in ſolchen Fällen befinden, thun am beſten, daß ſie, weil die Tiefe beſtändig nordwärts abnimmt, in 10 à 12 Faden Waſſer vorläufig ankern, wo ſie zwar einigem Seegange und Deining ausgeſetzt ſind, und daher auf dieſer Stelle nicht dürfen liegen bleiben, allein nachher können ſie ſich durch Hülfe der Lootſen in die Bucht bei Sprang hineinbegeben, wo es einen reinen Grund und 5 bis 6 Faden Tiefe giebt.

Auf der weſtlichen Seite von Lunderwiig iſt für kleine Schiffe ein ſehr guter und ſichrer Hafen, der Rouswaag genannt wird; obgleich es in demſelben 4 Faden tief iſt, ſo können doch, weil die enge Einfahrt deſſelben eine geringere Tiefe hat, nur 12 bis 13 Fuß tiefgehende Schiffe dort einlaufen. Die Ausſegelung von da kann bei den Winden von N. N. O. durch Norden bis S. W. Wind geſchehen, allein bei dem letztern muß man aus der Mündung Lunderwiigs herauslavieren.

Auf der öſtlichen Seite von Lunderwiig giebt es zwiſchen der Inſel Löyningsöe und dem Lande einen kleinen guten Hafen, Löyningswaag genannt, den man in Rückſicht der Tiefe als zweitheilig betrachten kann; denn es können nur Fahrzeuge, die unter 9 Fuß tief ſtechen, von und nach beiden Seiten ganz hindurch-

ſegeln, und deswegen auch mit mehrern Winden von da auslaufen, als die tiefer gehenden Schiffe, welche aus derſelben Einfahrt wieder hinaus müſſen von der ſie herein gekommen ſind. In dem nördlichen Theile des Hafens beträgt die Tiefe auf einem ſandigen Boden von 4 bis 11 Faden, wo folglich Schiffe nach ihrer verſchiedenen Größe ankern können; es werden in demſelben ein Paar ziemlich große Schiffe, und zur Noth eine Orlogsfregatte Raum finden. Der ſüdliche Theil des Hafens hat nicht mehr als 3 bis 4 Faden Waſſer, ebenfalls Sandgrund, und kann nur Schiffe von höchſtens 15 Fuß Tiefſtechen aufnehmen. Die Einfahrt geht gegen N. O. hinein, und folglich gegen S. W. heraus.

Bei Mong, auf der Küſte des feſten Landes, giebt es für kleine Schiffe zwei Zufluchtsörter; in dem Hafen des einen, welcher Dybswaag genannt wird, iſt es zwar 7 Faden tief, allein die Einfahrt deſſelben iſt ſo enge und untief, daß nur 9 Fuß tiefgehenden Fahrzeuge dort hineinkommen können. Die Ausſegelung von da kann nur bei nordöſtlichen Winden geſchehen. Zwiſchen den bei Mong liegenden kleinen Holmen, iſt eine andre kleine Bucht befindlich, welche 2 bis 3 Faden Waſſer und Sandgrund hat; allein man ſollte ſich keiner von beiden, außer in höchſt verlegenen Fällen bedienen.

In Nåswaag iſt für 2 à 3 mittelmäßige Schiffe ein guter Hafen, der 5 bis 6 Faden Tiefe hat, wo es des Seeganges und der Deining wegen ziemlich ruhig iſt; damit man aber ſogar im Winter völlig ſicher liegen könne, iſt es am beſten in das innerſte der Bucht hineinzuholen, woſelbſt vorn und hinten verteuet wird. Die Richtung der Einfahrt iſt ungefähr N. z. W. hinein und S. z. O. heraus. Dieſer Hafen iſt den ſüdwärts gehenden Schiffen am dienlichſten, weil ganz nördliche Winde zur Ausſegelung erfordert werden.

In den dicht Oſten vor dem letztgedachten Häfen befindlichen beiden Buchten Waagene, wird man zwei geräumige Ankerplätze mit gutem ſandigen Boden finden, wovon der weſtliche 6, aber der öſtliche 20 Faden tief iſt. Bei ſtürmiſchem Wetter mit ſüdlichen und weſtlichen Winden, wird man, beſonders in der öſtlichen Bucht, einige Deining verſpüren; auch wird man daſelbſt vor dieſen Winden nicht vielen Schutz finden, obgleich ſie keinen Seegang verurſachen. Die Durchfahrten zwiſchen den kleinen Inſeln und Scheren, welche den Hafen decken, haben zwar eine reichliche Tiefe, aber ſie ſind ſehr enge, beſonders die öſtlichſten bei der Schere Knappen. Man kann bei allen ſüdlichen und weſtlichen Winden dort hineinſegeln, und bei allen nördlichen und öſtlichen auslaufen.

Landkennungen. Store- und Lille-Fogſteen ſind zwei kleine Holme, aber ungefähr $\frac{2}{3}$ ſo hoch als das innerhalb derſelben liegende feſte Land, und ganz wie Heuſchober geſtaltet; ſie zeichnen ſich ſo aus, daß man ſie ſogar auf ein Paar Meilen weit außerhalb der Küſte erkennen kann; je näher man ſich in N. W. oder S. W. von ihnen aus befindet, deſto kennbarer werden ſie ſeyn. Mitten auf der Südſeite von Lille-Fogſteen ſind einige weiße Flecke vorhanden, die man bei klarem Wetter über 2 Meilen weit ſehen kann. Außerdem hat man auch noch auf dem feſten Lande ein andres ſehr deutliches Kennzeichen; nämlich, daß die Küſte zwiſchen Regefiord und Gidſingfiord, obgleich eben ſo hoch und gebirgig als auf beiden Seiten, bis auf $\frac{1}{2}$ Meilen ins Land hinauf ganz mit Gras bewachſen, und folglich im Sommer grün iſt, allein im Herbſt und Winter, ehe ſie mit Schnee bedeckt wird, ein gelbliches Ausſehn hat, wie verwelktes Gras. Die auf beiden Seiten, ſowohl gegen Weſten als Oſten liegenden Berge, ſind kahl und dunkel, wodurch dieſer, der einzige auf der ganzen Küſtſtrecke mit Gras bewachſene Theil, deſto merklicher hervorleuchtet, und auf 2 bis 3 Meilen weit in der See gut erkannt werden kann; wenn man alſo dieſes Kennzeichens anſichtig geworden, ſo kann man ſich dadurch völlig überzeugt halten, daß es die Soggendahls-Küſte iſt. Die Inſel Hitteröe iſt von hier, wegen der zwei Oeffnungen oder Meerbuſen, wodurch ſie von dem feſten Lande getrennt iſt, ebenfalls ſehr kennbar; ſie iſt zwar eben ſo hoch als dieſes, allein ihre Berge ſcheinen höckerichter zu ſeyn. Endlich iſt der Geſichtskreis auf der ſüdöſtlichen Seite von dem niedrigen Lande Liſter begränzt.

Nordfiord iſt ein ſehr guter ruhiger und eingeſchloſſener Hafen, der von 11 bis 6 Faden, nordweſtwärts abnehmende Tiefe und Schlickgrund hat; allein es darf ſich kein Schiff, das über 15, im höchſten Nothfalle 16 Fuß tief geht, dort hineinwagen. Mitten in der Einfahrt liegt eine blinde Schere, die, wenn Seegang Statt findet, Brandung über die ganze Mündung verurſacht. Die Einſegelung kann bei ſüdlichen und öſtlichen, und die Ausſegelung bei allen nördlichen Winden zwiſchen N. O. und Weſten geſchehen; denn zufolge der Lage der Berge fällt der Weſtwind ſo, daß man ſich auch deſſelben beim Ausſegeln bedienen kann; dieſer Nothhafen iſt alſo den ſüd- und oſtwärts gehenden Schiffen am dienlichſten.

Der, dicht Oſten vor dem letztgedachten, befindliche Hafen Regefiord, iſt größer und geräumiger und man kann in gewiſſer Rückſicht ſagen, daß derſelbe drei Buchten oder Ankerplätze habe, in der äußerſten Bucht iſt es auf ſandigem Boden 26 Faden, allein nahe dabei in N. O. vor der Präſteſchere auf lehmigem Boden 14 bis 16 Faden tief. Weiter nordwärts kann man überall mitten in dem Hafen auf 24 Faden, nach beiden Seiten bis zu 18 à 12 Faden abnehmender Tiefe und Sandgrund ankern. Mitten in der erſten Enge ſollte man nicht ankern, denn der Grund iſt ſteinig; aber innerhalb derſelben, in der zweiten Bucht des Hafens

kann man ſehr bequem verteuet liegen; woſelbſt es auch für 3 à 4 Orlogsſchiffe Raum giebt. Die dritte, innerhalb der zweiten Enge befindliche Bucht kann, außer verſchiedenen kleinen Schiffen, auch noch 2 à 3 Orlogsfregatten faſſen, die theils vor Anker ſchwaien, und theils entweder einfach oder mehrfach verteuet liegen können; es iſt daſelbſt 14 bis 16 Faden tief, Sand und Lehmgrund. Die beiden innerſten Buchten ſind von Seegang und Deining ganz frei, aber in der äußerſten wird man beides verſpüren. Dieſer Hafen wird beides im Sommer und Winter ſehr geſucht, um ſo viel mehr, weil daſelbſt ein gutes Werft befindlich iſt, wodurch ziemlich große Schiffe, bis auf Fregatten, gekielholt und ausgebeſſert werden können. Weil man beim Ausſegeln nördlichen Wind nöthig hat, ſo iſt der Hafen in ſolcher Rückſicht den ſüdwärts gehenden Schiffen am bequemſten; allein man kann auch bei gutem Wetter mit einem ganz öſtlichen Winde von da auslaufen. Bei völligem Weſtwinde iſt es ſchwieriger von hier auszukommen, als von Nordfiord, denn hier ſtreicht dieſer Wind mehr in die Oeffnung hinein als heraus; man hat aber beim Ausſegeln mit ſchralen Winden die Bequemlichkeit, daß man ſich vermittelſt der auf beiden Seiten des Hafens angebrachten Werpringe, bis an die äußerſte Pünte hinausholen kann. Nördliche Winde verurſachen in dieſem Hafen ſehr ſtarke Windſtöße von den Bergklüften herunter, welches in den übrigen gedachten Häfen auf dieſer Küſte vermuthlich auch der Fall ſeyn wird. Bei ſo hartem und ungeſtümem Wetter mit ſüdlichem Winde, daß die Lootſen nicht auskommen können, würde es doch thunlich ſeyn, in Regefiord einzulaufen. Das vorerwähnte Grüne fängt gerade bei Regefiord an, ſo daß die öſtliche Seite dieſes Hafens grün iſt, und die weſtliche dagegen dürre und ſchwarze Berge hat; man ſteure alsdann, um in den Hafen hineinzukommen, gerade auf die Kante des Grünen zu, wobei man ſich aber vor der in der Nähe des Landes liegenden Untiefe Boen zu hüten hat. Wenn die Einfahrt nach Regefiord offen geſehen wird, und zugleich die beiden Fogſtenen zuſammen treffen, ſo befindet man ſich gerade auf der Untiefe, deren geringſte Tiefe auf einer Strecke von 1 à 2 Kabellängen nur 6 Fuß beträgt. Man muß alſo die Oeffnung von Regefiord nicht ſehen können, bevor die beiden Fogſtenen zuſammen und wieder vor einander vorbei gebracht worden, ſo daß Lille-Fogſteen ſüdlicher als Store-Fogſteen geſehen wird, alsdann kann man öſtlicher ſteuern, bis die Mündung ſich öffnet, und darauf den Cours mitten in den Hafen hinein, zwiſchen dem grünen Lande am Steuerbord und dem ſchwarzen am Backbord, fortſetzen. Bei dem Einſegeln werden die Segel nach Umſtänden vermindert, um innerhalb der Präſteſchere, welche ganz rein iſt, ankern zu können. Den beſten Ankerplatz findet man zunächſt der weſtlichen Seite des Hafens auf 14 bis 16 Faden Tiefe, Lehmgrund. Sollte der Lootſe des harten Sturmes und ſchweren Seeganges wegen nicht außerhalb des Hafens ans Schiff gekommen ſeyn, ſo iſt es doch wahrſcheinlich, daß er in Lee hinter einer der Pünten liege, und die erſte Gelegenheit an Bord zu kommen abwarte, um daſſelbe vor Anker zu bringen.

Im Sommer können kleine Schiffe in die Bucht bei Sogneſtrand, Weſten vor der Hucke Skaadaas, einlaufen, und auf 6 bis 8 Faden Tiefe, Sandgrund ankern, wohin man bei ſüdlichen Winden zwiſchen Skaadaas und Langholm, und bei weſtlichen Winden zwiſchen zwei kleine Scheren, die Swabbene genannt werden, hindurch einſegelt. Dieſe Einfahrt iſt aber ſehr enge, und zwiſchen Swabbene und Langholm iſt es unrein. Auf dieſem einſtweiligen Ankerplatze iſt man dem Winde, den Seebewegungen und der Deining ausgeſetzt, weswegen derſelbe nur bei gutem Sommerwetter dienlich iſt. Die Ausſegelung von da kann mit allen nördlichen und öſtlichen Winden geſchehen.

Bei eintretenden Fällen, z. B. wenn der Wind unter dem Lande ſo weſtlich oder auch nördlicher wäre, daß man nicht in Regefiord hineinkommen könnte, iſt Giösſingfiord ebenfalls ein guter Zufluchtshafen, wohin und wovon man ſowohl von Weſten her, zwiſchen dem feſten Lande und den Fogſtenen, als auch Süden und Oſten um die letztern ein- und ausſegeln kann; allein hier liegen verſchiedene ſowohl blinde als ſichtbare Scheren, obgleich die Einfahrt deswegen nicht ſchwierig iſt. Wenn man innerhalb der beiden Fogſtenen gekommen iſt, ſo iſt die Einfahrt nach dem Hafen ganz rein, und man könnte, wenn es wegen irgend eines Umſtandes erforderlich wäre, in der Mündung des Hafens einſtweilen ankern, wo es aber 50 Faden tief iſt; allein der eigentliche Ankerplatz iſt in der erſten in Giösſingfiord am Steuerbord befindlichen Bucht, woſelbſt man einen ſehr ſichern Hafen von 16 Faden Tiefe mit ſandigem Boden findet. Die Ausſegelung kann nur mit öſtlichen, und beſonders mit nordöſtlichen Winden geſchehen.

In einer kleinen Bucht auf der Oſtſeite von Store Fogſteen kann ein leichtſegelndes Schiff im Sommer, ſtillen Wetters und widrigen Stromes wegen, auf 5 bis 6 Faden Tiefe, Sandgrund einſtweilen ankern, und ſowohl bei ſüdlichen als nördlichen Winden abſegeln, allein bei öſtlichen wird es ſchwierig ſeyn von da wegzukommen.

Der Hafen Aaenſire hat in der Mündung nur 11 Fuß Waſſer, allein die Schiffe, welche da hineinſegeln können, finden in demſelben einen ſichern Ankerplatz von verſchiedener Tiefe. Bei landwärts wehendem Winde iſt die Einſegelung aber überaus ſchwierig; denn die weſtlichen Winde werden bei einiger Kühlte eine hohl-

gehende See in der Bucht verurſachen, und wenn es bei dieſen Winden heftig wehet, werden ſogar Grundbrandungen an der Mündung entſtehen; zudem giebt es in dieſem engen Hafen auch noch einen ſtark auswärts gehenden Strom.

Syregrund iſt eine merkwürdige Bank, die ſich längs dem Lande, auf einer Entfernung von 1 bis $1\frac{1}{2}$ Meile, von ungefähr Süden vor den Svaaholmen bis ungefähr S. W. vor Aaenſire erſtreckt, und verſchiedene Breiten von $\frac{1}{4}$ bis $\frac{1}{2}$ Meile hat; auf dem nördlichen Ende iſt es 50 Faden tief, von da nimmt die Tiefe von 40 bis 20 Faden allmählich ab, und auf dem ſüdlichen Ende findet man nur 18 à 16 Faden. Der Grund dieſer Bank iſt, mit Ausnahme einer Viertelmeile auf dem ſüdlichen Ende, wo man reinen Sand findet, ſteinig und mit Seegras bewachſen; ſowohl dicht innerhalb als außerhalb derſelben iſt es 80 bis 100 Faden und darüber tief. Sollte ein Schiff ſtilles Wetter und landwärts gehenden Strom hieſelbſt vorfinden, ſo kann ſelbiges eine kurze Zeit vor einem leichten Anker liegen, bis wieder ſo viel Wind entſteht, daß es maneuveriren kann, wovon man Beiſpiele hat. Die Marke von der Stelle, wo man auf dieſer Bank ſolchergeſtalt einſtweilen ankern könnte, ſoll ſeyn: wenn Hitterdeſund und die Einfahrt nach Aaenſire zugleich offen geſehen werden. Doch muß man bemerken, daß dieſe Beſchreibung der Bank Syregrund blos nach den mündlichen Nachrichten der Lootſen und Fiſcher gegeben iſt; indeſſen iſt dieſelbe dennoch auf der Karte beiläufig angedeutet worden, welches auch ohne Zweifel hinreichend ſeyn wird.

Televiig iſt eine weſtwärts hineingehende und ganz eingeſchloſſene kleine Bucht, die mitten zwiſchen Aaenſire und Bårefiord, innerhalb einer oſtwärts ausgehenden kleinen Landſpitze befindlich iſt, woſelbſt man 6 bis 8 Faden Tiefe und Sandgrund findet; die Einfahrt iſt aber ſehr ſchmal und enge. Man ſollte ſich dieſes einſtweiligen Ankerplatzes aber auch nur in beſondern Fällen bedienen; und um dort hineinſegeln zu können, muß man mit einem kundigen Lootſen verſehen ſeyn, denn die Oeffnung iſt von der See her noch nicht auf einer Kabellänge entfernt kennbar.

Bårefiord iſt ein guter Hafen, in welchem der Ankerplatz zunächſt der weſtlichen Seite auf 8 Faden Tiefe, Sandgrund befindlich iſt; je weiter weſtlich in der Bucht, deſto ruhiger. Schiffe von mittlerer Größe können Oſten um den beinahe mitten vor der Mündung liegenden Holm herum ſegeln, und dadurch bei mehrern Winden auslaufen, als die größern Schiffe, welche von dem Ankerplatze gerade herausſegeln müſſen, wozu ſie nur den Winden von W. N. W. durch Norden bis O. N. O. brauchen können.

Die Inſel Hitterde hat verſchiedene gute Häfen und Ankerplätze. Ein Schiff, das bei landwärts wehendem Winde, und einem ſolchen harten Wetter, daß die Lootſen nicht auskommen könnten, Weſten vor dieſe Inſel verfallen wäre, kann mit Kennung von dem zwiſchen Hitterde und dem feſten Lande befindlichen Sunde, getroſt und ſicher mitten in die Oeffnung deſſelben einlaufen, und alsdann, wenn es ſo weit hineingekommen iſt, daß der Wellengang ſchwächer und das Waſſer geruhiger wird, ſicher einen Lootſen erwarten. Den erſten hier vorhandenen Ankerplatz wird man in einer kleinen Bucht, $\frac{1}{4}$ Meile innerhalb der Landſpitze Lyngnås, unter dem Hofe Eye finden, woſelbſt es auf ſandigem Boden 10 bis 12 Faden tief iſt. Gerade vor dieſem Ankerplatze iſt das Land bis nach der Bucht Raswaag hinüber ganz niedrig und ſchmal.

Noch eine gute Viertelmeile weiter einwärts, giebt es in einer kleinen Bucht unter dem Hofe Bogſtad einen einſtweiligen Ankerplatz, der 14 bis 16 Faden Tiefe und Sandgrund hat. Der Sund iſt im Ganzen genommen von Scheren und Untiefen rein, ſo daß ein Schiff nöthigen Falls ſogar darin lavieren könnte.

Bei Engelsholm, einem auf der Nordſeite der Inſel Annabelde liegenden kleinen flachen Holme, giebt es auf der öſtlichen Seite deſſelben einen guten einſtweiligen Ankerplatz, der 7 Faden Tiefe und Sandgrund hat. Die Fortſetzung der Fahrt nach Flekkefiord hinein, wird in dem Folgenden erwähnt werden.

Der auf der äußerſten weſtlichen Seite der Inſel Hitterde befindliche Kirkehafen, welcher verſchiedene Tiefen von 9 bis 18 Faden und guten ſandigen und lehmigen Boden hat, iſt für Schiffe von allen Größen ein guter Hafen. Zwar kann man einige Deining in demſelben verſpüren, allein ſie wird niemals hinderlich ſeyn. Die Einſegelung geſchiehet mit nördlichen und weſtlichen, und die Ausſegelung mit ſüdlichen und öſtlichen Winden.

Auf der öſtlichen Seite der außerhalb des letztgedachten Hafens liegenden Inſel Dragde, giebt es einen einſtweiligen Ankerplatz, der 14 bis 16 Faden Tiefe und Sandgrund hat, deſſen ſich ein Schiff, daß bei Windſtille durch einen landwärts gehenden Strom unter die Küſte verfallen wäre, oder beim Einſegeln nach Raswaag einen ſchralen öſtlichen Wind erhalten hätte, bedienen kann; doch muß derſelbe nicht außer in ſolchen Fällen und nur auf kurze Zeit, oder im Sommer benutzt werden, um ſo viel weniger, weil es Oſten vor Dragde nicht Tiefe genug giebt, daß man von da nach Kirkehafen hinſegeln kann; außerdem wird daſelbſt mit ſüdlichen und ſüdweſtlichen Winden ſowohl Seegang als Deining entſtehen. Es ſind nördliche Winde erforderlich, um von da wieder ausſegeln zu können.

Raswaag iſt eine merkwürdige, auf der ſüdlichen Seite von Hitterde tief eingehende Bucht, in welcher es verſchiedene kleine Buchten und Ankerplätze giebt, die zum Theil für Schiffe von allen Größen dienlich

ſind; ſie hat zwiſchen den in der Mündung liegenden kleinen Inſeln und Scheren verſchiedene Ein- und Ausfahrten, wovon Kalöeſund und Udwalſund, wie auch die Einfahrt Oſten um Saxeſkiär, indem man dieſelbe mit den übrigen weſtlichen Scheren am Backbord und die Küſte von Hitteröe am Steuerbord hält, die vorzüglichſten ſind. In die letzte Einfahrt kann man nicht mit weſtlichem Winde einſegeln, dagegen aber mit dieſem aus demſelben auslaufen, wenn das Wetter übrigens nur ſo beſchaffen iſt, daß man ſich hernach von dem Lande Liſter frei lavieren kann, wozu der von den Meerbuſen des feſten Landes auslaufende Strom oft viel beitragen kann.

Wegen dieſer verſchiedenen Ein- und Ausfahrten, kann man von den Ankerplätzen in Raswaag mit Winden von mehrern Kompaßſtrichen ausſegeln, als gewöhnlich aus irgend einem andern Hafen; denn nur die Winde von S. O. bis Süden werden die Ausſegelung verwehren. Für Schiffe, die in die Bucht zwiſchen Hitteröe und Liſter verfallen ſollten, iſt Raswaag ein wichtiger Zufluchtsort, der ſogar den Orlogsſchiffen dienlich iſt. Der erſte von den verſchiedenen Ankerplätzen in Raswaag, iſt zwiſchen Hummeröe und Treglholm, auf 12 bis 14 Faden Tiefe, Sand und Lehmgrund. Die weiter einwärts auf der weſtlichen Seite befindliche Breliie-Bucht, welche 14 bis 16 Faden Tiefe, ebenfalls Sand und Lehmgrund hat, kann 2 à 3 Orlogsſchiffe faſſen, und iſt den Winden weniger ausgeſetzt, als der letztgedachte Ankerplatz. Hiernächſt findet man auf derſelben Seite, in Waaga, einen noch geruhigern Hafen mit 16 Faden Tiefe, Lehmgrund; und im innerſten von Raswaag giebt es in der Marſtals-Bucht einen noch ſichrern, auch für Orlogsſchiffe dienlichen Hafen, welcher 12 Faden Tiefe, Sand und Lehmgrund hat; man hat aber nördliche Winde nöthig um von den beiden letztern Ankerplätzen unter Segel zu gehen; doch kann die Ausſegelung aus dem letztgedachten auch bei öſtlichen Winden geſchehen.

Zwiſchen den kleinen Holmen und dem Lande, auf der öſtlichen Seite in Raswaag, werden 9 à 10 Fuß tiefgehende Schiffe, bei allerlei Wetter, einen ſehr guten und ruhigen Hafen finden, woſelbſt ſie vorn und hinten verteuen müſſen; allein die Einfahrten deſſelben ſind etwas enge; mit nördlichen und öſtlichen Winden iſt es leicht von da auszulaufen. Es iſt hier ein kleines Werft befindlich, wo Schiffe von mittlerer Größe im nöthigen Falle ausgebeſſert werden können.

Bei der Südhucke von Hitteröe findet man eine lange und ſchmale Bucht, Ydre-Kalv genannt, mit einer ſehr engen Einfahrt, woſelbſt ein kleines Schiff ſich durch Anleitung eines Lootſen hineinretten könnte.

Nach Langeſtrand, ſo nennt man einen ſehr guten und ruhigen Ankerplatz von 5 bis 6 Faden Tiefe mit Sandgrund, der dicht Norden vor einigen kleinen Holmen, die an der Oſtſeite von Hitteröe liegen, woſelbſt das Land allmählig nach dem Ufer zu hinuntergeht, befindlich iſt, können ſogar große Schiffe öſtlich um die Landſpitze Klubben einſegeln. Von hier kann man ſowohl nordwärts, entweder durch Hitteröeſund hinaus oder nach Flekkefiord hinein ſegeln, als auch mit nördlichen Winden ſüdwärts auslaufen. Wird die Fahrt von Langeſtrand nach Flekkefiord hinauf fortgeſetzt, ſo muß man auf dieſem Wege erſt den bei Engelsholm befindlichen einſtweiligen Ankerplatz paſſiren, wovon Seite 55 erwähnt worden. Ferner giebt es in N. W. vor Annabelöe, unter dem feſten Lande bei Abelnäs, einen ſehr guten Nothhafen, wovon man mit weſtlichen Winden nach Flekkefiord hinein ſegeln kann. Dieſer Hafen iſt auch den auswärts gehenden Schiffen dienlich, wenn ſie beim Ausſegeln veränderlichen Wind oder widrigen Strom vorfinden ſollten.

Vom Einſegeln bei hartem Wetter. Sollte ein Schiff ſich bei Seewind in der Bucht zwiſchen dem Lande Liſter und der Inſel Hitteröe mit einer ſolchen harten Kühlte befinden, daß der Lootſe nicht auskommen könnte, ſo kann es getroſt mitten in Liſterfiord hineinhalten, und ſo ſteuern, daß man in den Kåddefiord, welcher ſehr kennbar iſt, ganz einſehen kann. Die Hucke Warnäs zeichnet ſich als die äußerſte Pünte des auf der Südſeite liegenden hohen Landes aus. Es iſt, wenn das Schiff ſo hineinſteuert, zu vermuthen, daß der Lootſe unter dem Winde von Raswaag her demſelben werde nachſegeln können, denn ſonſt wird es ihm des mit weſtlichen Winden entſtehenden ſchweren Seegangs wegen gewiß unmöglich ſeyn, zu dem Schiffe, während es noch außen in der See iſt, hinlavieren zu können. Sollte der Lootſe aber nicht eingetroffen ſeyn, ſo kann das Schiff, wofern der Wind ſüdlich wäre, nordwärts einlenken, ſo bald der Meerbuſen zwiſchen Hitteröe und Annabelöe, welcher ganz rein iſt, offen geſehen wird, um nach Langeſtrand hineinzuſegeln.

In ſolchen Fällen kann man ſich auch des, in N. W. vor Annabelöe, unter dem feſten Lande bei Abelnäs befindlichen, ſehr guten Nothhafens bedienen; denn für Schiffe, die wieder in See ſtechen wollen, iſt derſelbe vorzüglich dienlich, weil ſie mit nördlichen Winden am leichteſten von da unter Segel gehen können. Indeſſen könnte auch ein Schiff, das nach Flekkefiord beſtimmt wäre, wenn es hier in der Enge veränderlichen Wind oder widrigen Strom u. dgl. vorfinden ſollte, in dieſen Hafen zufällig einlaufen, denn es kann bei weſtlichem Winde von da nach Flekkefiord hinaufſegeln.

Sollte man wegen ſchralen Windes oder ſchweren Seegangs und harter Kühlte die Einfahrt zwiſchen Hitteröe und Annabelöe verfehlen, ſo kann man weiter hineinſteuern, und den Cours längs der öſtlichen Seite von Annabelöe fortſetzen, wobei man blos auf die Mösſeſchere Acht geben muß, welche auf der öſtlichen Seite ganz rein iſt.

Auf der ſüdöſtlichen Seite von Annabelöe findet man in einer kleinen Bucht eine Rhede von 8 bis 5 Faden, gegen die Inſel abnehmende Tiefe, die ſowohl den ein- als auswärts gehenden Schiffen zum einſtweiligen Ankern dienlich iſt; obgleich ein Schiff, wenn es bei einer ſo harten Kühlte, als erwähnt worden, in dieſen Meerbuſen einliefe, doch vielleicht genöthiget wäre hier vorbei zu ſegeln, und einen Zufluchtsort weiter einwärts zu ſuchen.

Nördlich vor Annabelöe hat man auf der Oſtküſte des feſten Landes eine kleine Bucht, Grundewiig genannt, in welcher es in der Mitte derſelben einen guten und ſichern Ankerplatz auf 7 bis 8 Faden Waſſer giebt.

Endlich kann man, wenn man in Liſterfiord bei harter Kühlte oder trübem Wetter eingeſegelt wäre, oder wenn der Wind unterdeſſen nördlicher gegangen wäre, auch bis beinahe in das innerſte von Fäddefiord hineinſteuern, woſelbſt es auf gutem und ebenem Sandgrunde von 20 bis 7 à 6 Faden landwärts abnehmende Tiefe giebt. Die beſte Stelle zum einſtweiligen Ankern iſt gerade vor der Fädder Kirche.

Die Stadt Flekkefiord. Nachdem nun von den Häfen und Zufluchtsörtern Nachricht gegeben worden, welche man ſowohl auf der äußern Seite von Hitteröe, als auch, wenn man entweder auf der Nordſeite dieſer Inſel in Hitteröeſund, oder Süden um dieſelbe in Liſterfiord einſegelt, vorfinden wird: ſo iſt die Einfahrt nach einem von den auf dieſem Theile der Norwegiſchen Küſte befindlichen, nicht unbeträchtlichen Handelsplätzen, nämlich Flekkefiord, beinahe ganz erklärt. Dieſer ziemlich weit im Lande hinein liegende Ort hat einen vortrefflichen Hafen, woſelbſt die Schiffe dicht Süden vor der Stadt, auf 20 bis 12 Faden Waſſer liegen können. Schiffe, die ausbeſſern und kielholen ſollen, finden hier eine gute Bequemlichkeit. Es iſt einleuchtend, daß man, um von Flekkefiord ausſegeln zu können, nördliche Winde nöthig hat. Der Strom geht beinahe immer auswärts.

Landkennungen: Auf der See gegen Weſten oder etwas ſüdlicher von dem Liſterlande, kann man in einer Entfernung von 3 à 4 Meilen bei klarem Wetter erkennen, daß dieſes Land eine niedrige Küſte hat. Auf der ganzen Norwegiſchen Küſte findet man nur zwei Stellen, nämlich bei Jedderen und Liſter, ein ſolches niedriges Land; wird man alſo einer niedrigen Küſte anſichtig, ſo muß es eine von dieſen beiden ſeyn, die jedoch leicht zu unterſcheiden ſind. Die Strecke von Jedderen beträgt 8 bis 9 Meilen, allein die von Liſter nur etwas über eine Meile. Außerhalb des nördlichen Theiles von Jedderen liegen verſchiedene Inſeln, aber außerhalb Liſter findet man keine; dagegen wird man Norden vor Liſter einen ſchmalen, tief ins Land hineingehenden Meerbuſen gewahr werden, der auf beiden Seiten hohes Land hat. Jedderen iſt gegen Süden von einem hohen und ſteilen Lande begränzt, das ſich auf S. O. erſtreckt, aber bei der ſüdlichen Pünte von Liſter fängt die Strecke der Küſte an erſt recht oſtwärts zu gehen, doch iſt ſie, obgleich ziemlich gebirgig, noch nicht ſehr hoch; auch wird man beinahe ein Paar Meilen weiter öſtlich gewahr werden, daß das Land gleichſam eine Bucht bildet, in welcher verſchiedene ſowohl höhere als niedrigere Inſeln liegen. Je öſtlicher man ſich befindet, deſto deutlicher wird man die Bucht Oſten vor Liſter ſehen können. Unter den in derſelben liegenden Inſeln zeignet ſich beſonders Skarvöe aus; auf dem einen Ende derſelben liegt ein Berg, der von allen Seiten geſehen, ſich durch ſeine zuckerhut-ähnliche Geſtalt kennbar auszeichnet. Damit man die Küſte und Einfahrten nach den in der Folge der Beſchreibung zu berührenden Häfen deſto beſſer erkennen könne, wurde im Jahre 1797 auf dem höchſten Punkte der Inſel Feröe ein kleines viereckigtes Gebäude mit einem ſpitzen Dache, und einer oben angebrachten Flagſtange, gebauet; dieſes Gebäude ſoll, um ſich auszeichnen zu können, roth angeſtrichen ſeyn. Die Inſel Feröe iſt mittelmäßig hoch und nur von kleinem Umfange; weil ſie aber beinahe äußerſt in der Bucht abgeſondert liegt, ſo iſt ſie, des gedachten rothen Gebäudes wegen, in einer Entfernung von ein Paar Meilen auf der See, auch wohl weiter, vorzüglich kennbar. Endlich haben die Seefahrer auch noch ein ſehr wichtiges Kennzeichen durch den Lindersnäſer Leuchtthurm erhalten, welchen ſie bei ſichtigem Wetter ſehr gut außerhalb dieſer Bucht ſehen können. Man wird daher durch Kreuzpeilungen von ſo kennbaren Gegenſtänden den Ort wo das Schiff ſich befindet, leicht beſtimmen, und danach die Fahrt, der Beſtimmung und den eintreffenden Umſtänden gemäß, einrichten können.

Bei gerade landwärts wehendem Winde und ſtarkem Sturme kann man von dem niedrigen Liſterlande nicht leicht einen Lootſen erwarten, weil die See ſo ſtarke Deining gegen die Küſte hinführt, daß es ihnen ſehr beſchwerlich, ja bisweilen unmöglich ſeyn wird, hinauszukommen. Wenn der Wind aber nicht gerade landwärts wehet, ſo iſt es Norden vor den Liſterſtenen bei ſüdlichen, und Süden vor der Hucke bei nördlichen bis N. W. Winden einigermaßen möglich, daß die Lootſen, falls nicht gar zu ſtarker Seegang Statt findet, vom Lande hinauskommen

können; man kann daher, in der Abſicht einen Lootſen zu erhalten, wenn der Wind ſo beſchaffen iſt, daß man ſowohl nach als von dem Lande ſteuern kann, ſich der Küſte nach Umſtänden auf $\frac{1}{4}$ bis $\frac{1}{8}$ Meile nähern, denn es iſt da ganz rein. Auf 3 bis 4 Kabellängen vom Lande iſt es 8 Faden tief mit Sandgrunde, von wo die Tiefe hinauswärts allmählig zunimmt; auf $\frac{1}{8}$ bis $\frac{1}{4}$ Meile vom Lande findet man 50 bis 60 Faden, ſtark zunehmende Tiefe, darauf iſt es überaus tief. Unter dem Liſterlande giebt es keine Scheren, außer denen, welche außerhalb der weſtlichſten Hucke liegen, und die Liſterſtenene genannt werden, welche aber doch nicht mehr als ein Paar Kabellängen von der flachen Landſpitze entfernt ſind; man kann jederzeit etwas von dieſen Scheren über dem Waſſer ſehen, und bei der geringſten Bewegung der See brandet es ſtark an ihnen. Das gefährlichſte, indem man ſich dem Lande nähert, iſt der Strom, welcher, beſonders dann, wenn er ſeine Richtung, wie gewöhnlich, weſtwärts nimmt, Oſten vor den Liſterſtenen zuweilen gerade einwärts geht. Norden vor den Liſterſtenen geht der Strom nicht mehr gerade nach dem Lande hinein; weil um der Strom auch zugleich von den innerſten Meerbuſen gewöhnlich durch Liſterfiord ausfließt, ſo muß ein Schiff, wenn es bei einem ſchralen weſtlichen Winde erſt vor den Liſterſtenen vorbei prangen könnte, nachher ziemlich gut nach Rasvaag hin lavieren können; in jedem Falle kann es abhalten und auf die vorhererwähnte Art innerhalb Hitterøe einſegeln. Sollte man dagegen, beſonders bei trübem Wetter, dem Lande Süden vor den Liſterſtenen zu nahe gekommen ſeyn, ſo wird es ſchwieriger fallen, ſich vor ihnen vorbei zu prangen. Man hat Beiſpiele, daß Seefahrer, die ſo nahe unter dieſes niedrige Land hinein gekommen waren, daß ſie ſich nicht davon frei lavieren könnten, um ihr Leben zu retten, den Entſchluß gefaßt haben, ſelbſt aufs Land zu ſetzen, wodurch das Schiff aber unvermeidlich verloren gegangen iſt. Doch wäre es vielleicht möglich, daß man in ſolchem Falle an einem der hiernächſt zu erwähnenden Zufluchtsörter Rettung finden könnte.

Dicht bei der Pünte, außerhalb welcher die Scheren Liſterſtenen liegen, und ein wenig gegen N. W. von dem Hofe Waagshull, deſſen Häuſer die weſtlichſten von den am Ufer liegenden Gebäuden ſind, iſt eine kleine heuſchober-ähnliche Steinwarde aufgeführt. Eine gute $\frac{1}{4}$ Meile in S. O. von da, findet man dicht oberhalb Bråknåsholm zwei andre Warden, Kiörnåsvetten genannt, welche von Erde aufgeführt, und daher grün oder mit Gras bewachſen ſind, wovon die eine oben mit einer Stange verſehen iſt. Bei Haſſelnås, $\frac{1}{2}$ Meile weiter gegen S. O., liegt eine vierte, auch von Erde aufgeführte Warde, die ebenfalls eine Stange hat. Dieſe an dem niedrigen Ufer liegenden Warden müſſen bei einigermaßen klarem Wetter, wenn das Schiff nicht über eine Meile vom Lande entfernt iſt, geſehen werden können, und folglich in einer kürzern Entfernung kennbarer ſeyn. Gerade außerhalb der beiden mittlern liegt Bråknåsholm; zwiſchen dieſem Holme und dem feſten Lande findet man einen kleinen Hafen, der 6 à 7 Faden Tiefe und Sandgrund hat. Bråknåsholm, welcher ein flacher und ſteiniger Holm iſt, wo folglich nur wenig Gras wächſt, kann nicht erkannt werden, ehe man dem Lande ziemlich nahe gekommen iſt. Man wird dicht Oſten vor den zwei gedachten mittlern Warden nur eines Hofes anſichtig werden; hier muß man mitten auf deſſen Gebäude zu, gerade hineinſteuern, aber doch, um Norden von einer blinden Schere, die an der Steuerbordſeite bei dem feſten Lande liegt, frei zu gehen, lieber näher dem Holme, als auf die Mitte der Oefnung halten. So bald das Schiff gerade vor den Holm gekommen iſt, und es eine etwas geruhigere See bemerken kann, muß ſo gleich Anker geworfen werden; wahrſcheinlich werden die Lootſen hier innen bereit liegen, um dem Schiffe bei ſeiner Ankunft, mit ihren Anleitungen, bei Befeſtigung der Landtaue u. dgl. Hülfe zu leiſten. In dem Hafen iſt es vor Seegang einigermaßen ruhig, denn der Holm ſchützt auf der einen und die Landſpitze auf der andern Seite. Für ein Schiff, das bei Windſtille und Strom gegen die Küſte hinein treiben möchte, wird dieſer Hafen ein guter Zufluchtsort ſeyn.

Beinahe anderthalb Meile weiter oſtwärts, findet man unter dem Hofe Odden einen kleinen Zufluchtshafen, der 5 Faden Tiefe und Sandgrund hat, in welchem man zwar vor Seegang einigermaßen ſicher liegt, aber dagegen den Seewinden ſehr ausgeſetzt iſt. Wegen der außerhalb liegenden Scheren iſt es nicht möglich, daß man ohne einen Lootſen da einlaufen kann. Es ſind nordöſtliche Winde erforderlich, um von da ausſegeln zu können.

Ferner findet man innerhalb der kleinen Inſel Hummerduus auch noch einen Zufluchtshafen von 4, 6 bis 8 Faden Tiefe mit Sandgrund, in welchem ein Schiff einigermaßen ſicher liegen kann. Man kann rings um die Inſel Hummerduus ſegeln, allein die Einfahrten ſind auf beiden Seiten ſogar für mittelmäßige Schiffe ſehr enge. Es werden nördliche Winde erfordert, um von da auslaufen zu können. Die drei letztgedachten Ankerplätze ſind alſo nur Noth- oder Zufluchtshäfen, deren man ſich blos in verlegenen Fällen bedienen ſollte, indeſſen iſt es ſehr wichtig ſie zu kennen.

Fahrſund. In der neulich erwähnten Bucht, Oſten vor dem Liſterlande, liegt der Handelsort Fahrſund, wohin Schiffe ihre Zuflucht nehmen, und da die Hülfe bekommen können, deren ſie aus der einen oder der andern Urſache bedürftig ſeyn möchten; außerdem findet man in der Bucht auch noch verſchiedene andre gute Häfen. Wir haben neulich die ſichern Kennzeichen erwähnt, wodurch der Seefährer ſeine Lage gegen das

Land erkennen kann; indeſſen dürfen wir nicht unterlaſſen ferner zu bemerken, daß man auf der Küſte zwiſchen Havigholm und Hummerduus ein ſandiges Ufer findet, das auf einigen Stellen röthlichen Sand hat, welcher ehedem, da die Karten noch ganz unzuverläßig waren, Anlaß gegeben, daß die Segelnden denſelben für Mandals Sand angenommen haben; obgleich dieſer an und für ſich ſelbſt jenem ähnlich iſt, ſo iſt der Unterſchied in den Situationen der beiden Oerter doch zu groß, um bei ſichtigem Wetter eine Irrung zu verurſachen. Ehe wir die hier in der Bucht befindlichen Häfen erwähnen, möchte noch ferner zu bemerken ſeyn, daß, wenn ein Schiff bei hartem und trübem Wetter, ohne einen Lootſen erhalten zu haben oder erhalten zu können, weit in die Bucht hineingekommen ſeyn ſollte, ſelbiges, nachdem es erſt der vorgedachten kennbaren Marke auf Feröe anſichtig geworden, ſicher auf dieſelbe zuſteuern kann. Es iſt den Lootſen aufgelegt, daß ſie auf Feröe bereit ſeyn ſollen den Schiffen Hülfe zu leiſten, und wenn es ihnen unmöglich iſt auszukommen, ſo wird gewöhnlich eine Flagge zu mehrerer Beſtätigung ihrer Gegenwart aufgezogen. Yſteſteen iſt die äußerſte von den in der Bucht liegenden Scheren; man kann dieſelbe außerhalb aller andern Scheren deutlich liegen ſehen, und es iſt auf allen Seiten bis nahe unter ihr rein. Die Klippe Rödholm (Rothholm) entſpricht ihrem Namen, und muß daher durch ihre Farbe kenntlich ſeyn. Bei einer ſolchen Anthuung ſind die blinden Scheren Braadſteen und Feröeflue gefährlich, an welchen die See jedoch unfehlbar brandet. Die Schere Flue liegt im wahren Süden von der Inſel Feröe aus; es iſt bei dem Einſegeln beſſer dieſe Inſel am Backbord zu halten, als auf der andern Seite derſelben zwiſchen ihr und Sandöe hineinzuſegeln, woſelbſt mehrere Scheren liegen, ob ſie gleich über das Waſſer hervorragen. So bald das Schiff ſo weit hineingekommen iſt, daß es eine Abnahme der heftigen Seebewegungen verſpüren kann, wird der Lootſe ſich gewiß einfinden.

Bei der Südoſthucke des feſten Landes, zwiſchen dieſem und Sandöe, iſt für mittelmäßige Schiffe ein ziemlich guter Hafen, Luushavn genannt, der 6 bis 8 Faden Tiefe hat, wohin man auf beiden Seiten von Sandöe einſegeln kann; von Seegang iſt er zwar frei, allein die Seewinde wird man ſtark verſpüren. Die Ausſegelung kann mit den Winden von Weſten durch Norden bis Oſten geſchehen, und die Schiffe, welche nicht über 12 Fuß tief ſtechen, können mit noch mehrern Winden auslaufen.

Gleich neben an, Norden vor dem letztgedachten, iſt Egvaag ſowohl für Orlogs- als auch für andre Schiffe ein guter, ſichrer und geräumiger Hafen; man findet daſelbſt ein kleines Werft, wo Schiffe von mittlerer Größe kielholen können. Es ſind nördliche und weſtliche bis S. W. Winde erforderlich, um von da auszulaufen; doch würde man, wofern der Strom landwärts gienge, die Küſte mit dem letztern Winde ſchwerlich zurücklegen können.

Bei dem Handelsorte Fahrſund giebt es einen ziemlich guten Hafen, der 6 bis 7 Faden Tiefe und Sandgrund hat; allein eine harte Kühlte aus S. S. O. wird jedoch einigen Seegang daſelbſt hineinführen.

Die Schiffe, welche bei dem Einſegeln nach, oder bei dem Ausſegeln von Fahrſund, widrigen Wind oder ſtilles Wetter in der Bucht vorfinden ſollten, können in einem zwiſchen Präſtöe und Uhröe befindlichen kleinen guten Hafen, Skottehafen genannt, einſtweilen ankern, woſelbſt die Tiefe 6 à 8 Faden beträgt; es muß aber gleich am Lande verteuet werden.

Gleich innerhalb oder auf der Nordſeite der Inſel Feröe findet man eine Rhede, die 18 bis 20 Faden Tiefe und einen ſehr ſtark haltbaren Ankergrund hat, wo mehrere Schiffe Raum haben, um vor Anker ſchwaien zu können; vor dem Seegange liegt man da zwar ziemlich ſicher, allein den Seewinden wird man ſtark ausgeſetzt ſeyn. Der großen Tiefe wegen iſt dieſelbe den Handelsſchiffen nicht bequem, es ſei denn, daß ſie nur auf kurze Zeit bei ſtillem Wetter, oder eintretenden Gegenwindes wegen verweilen wollten. Für Orlogsſchiffe, die im Sommer zufällig in die Bucht hineingekommen wären, könnte ſie dagegen eine ganz gute Rhede ſeyn; denn ſolche Schiffe können mit mehrern Winden leichter von da auslaufen, als von einem der vorgedachten Häfen.

In dem Sunde zwiſchen Ulleröe und Terröe giebt es für Orlogs- oder andre große Schiffe, die in dieſe Bucht einzulaufen genöthiget wären, einen ziemlich guten einſtweiligen Ankerplatz von 16 à 17 Faden Tiefe auf Sand und Lehmgrund. Man kann auf verſchiedenen Einfahrten auf beiden Seiten von Ulleröe in dieſen Sund hineingelangen, weswegen man, wenn einer von den andern Ankerplätzen verfehlt würde, in denſelben einlaufen kann; vor Seegang liegt man da zwar ruhig, aber den Seewinden wird man ſtark ausgeſetzt ſeyn. Friſches Waſſer iſt hier keine Gelegenheit zu erhalten, und es iſt auch unbequem hier mit andern Bedürfniſſen verſehen zu werden, weil man dergleichen von Fahrſund haben muß.

In einer kleinen Bucht auf der Südſeite von Skarvöe giebt es für 2 à 3 mittelmäßige Schiffe auch einen einſtweiligen Ankerplatz, der ruhiger iſt als der letzterwähnte. Aeußerſt in der Bucht hat man 16 Faden Tiefe, welche hineinwärts bis auf 7 Faden abnehmend iſt.

Wenn ein Schiff bei hartem landwärts wehenden Winde innerhalb der Klippe Yſteſteen hineingekommen wäre, und keinen Lootſen an Bord erhalten hätte, oder keinen andern Hafen erreichen könnte, ſo wird der Meerbuſen Rosfiord ein guter Zufluchtsort ſeyn. Mit Kennung von dieſem Meerbuſen ſteure man getroſt

zwiſchen den ziemlich hohen und etwas röthlichen Hersholm und die kleinen Rosfiordſcheren hinein, welche rein ſind, ſo daß man denſelben, wo keine Brandungen geſehen werden, ziemlich nahe ſegeln kann, und ſetze den Cours mitten in Rosfiord hinein fort, wo es überall rein iſt, und ſuche dann in der erſten am Backbord befindlichen Bucht, welche Skarſteen genannt wird, vor Anker zu gehen, woſelbſt die Tiefe auf ſandigem Boden von 12 bis 6 Faden abnehmend iſt. Sollte das Schiff indeſſen, wie zu vermuthen iſt, nachdem es in ein ruhigeres Waſſer hineingekommen wäre, einen Lootſen erhalten haben, ſo giebt es, wenn man denſelben des Windes wegen erreichen kann, in Housviig einen beſſern Hafen, der nur von 7 bis 4 Faden, einwärts abnehmende Tiefe hat. Um von da ausſegeln zu können, ſind nördliche Winde erforderlich.

Zwiſchen der Sammlung von Inſeln, welche dicht Weſten vor Lindersnås, und gerade vor der Mündung von Grönfiord liegen, nämlich Markōe, Underōe, Revōe und Sålōe m. m., findet man verſchiedene Häfen und gute Ankerplätze, von welchen zwar ein jeder ſeinen eigenen Namen hat, aber ſie ſind doch mehrentheils unter dem allgemeinen Namen Korshafen bekannt. Da die verſchiedenen Einfahrten und Ankerplätze zwiſchen den Inſeln weder von gleicher Tiefe, noch für Schiffe von allen Größen bequem ſind, ſo iſt es erforderlich dem Lootſen zu überlaſſen, welche von denſelben er nach den Umſtänden und der Beſchaffenheit des Schiffes zu benutzen am dienlichſten findet. Uebrigens kann man, um einen Lootſen zu erhalten, der Inſel Markōe ſehr nahe ſegeln.

Norden vor den gedachten Inſeln findet man unter dem feſten Lande einen guten Nothhafen, Hundalswiig genannt, deſſen man ſich dem Winde und den Umſtänden gemäß bedienen kann; die Tiefe deſſelben beträgt 12 bis 15 Faden und der Boden iſt ſandig.

Ein Schiff, welches ſich bei hartem Wetter unweit der weſtlichen Seite des Vorgebirges Lindersnås befinden würde, kann, wenn es einen Hafen ſuchen müßte ehe der Lootſe an Bord gekommen wäre, getroſt dicht unter das Vorgebirge hineinſteuern, und der Küſte ſo nahe halten, daß alle Scheren und Brandungen am Backbord bleiben. Bispen iſt eine kleine runde Schere, und die ſüdlichſte von den außerhalb Sålōe liegenden Scheren. Ungefähr mitten zwiſchen dieſer und der Küſte liegt eine einzelne blinde Schere Svennen genannt, an welcher die See bei der geringſten Bewegung jederzeit brandet. Man kann ſowohl zwiſchen dieſer Brandung und dem Lande, als auch zwiſchen derſelben und Bispen ſicher ſegeln. Sollte der Wind ſo ſüdlich fallen, daß man auf dem ganzen Wege, bis man in Grönfiord angekommen, eine ſchwere See haben würde, ſo ſteure man auf Hunnislandsviig zu, wo es einen recht guten Hafen giebt. Bei der Ankunft hier in einem geruhigern Waſſer, wird der Lootſe ſich ſicher einfinden.

Lindernås iſt das bekannte ſüdlichſte Vorgebirge von Norwegen, und für die vorbei ſegelnden Seefahrer ein ſehr wichtiger Punkt zur Landkennung; es iſt bereits ſeit vielen Jahren durch ein Leuchtfeuer des Nachts ausgezeichnet geweſen, und um einer möglichen Irrung mit dieſem und mit den andern Leuchtfeuern vorzubeugen, ſind zwei, eins auf dem äußerſten des Vorgebirges ſelbſt, und das andre auf Markōe errichtet worden; bisher war das Lindersnåſer Leuchtfeuer blos auf dem Berge angebracht, ſo daß die Pünte, welche ſogar, außer in einzelnen Lagen, für den an dieſen Küſten meiſt befahrnen Seemann ſehr ſchwierig zu kennen war, am Tage durch nichts ausgezeichnet geweſen. Im Jahre 1799 wurde ein Leuchtthurm, 10 Ellen hoch und 9 in Viereck gebauet, welcher ſtets weiß gehalten werden ſoll, wodurch derſelbe den ſehr wichtigen Dienſt leiſtet, daß dieſer Punkt bei Tage jetzt eben ſo kennbar iſt, als bei Nacht, und folglich können die hier ertheilten Nachrichten, von den Anthuungen und dem Einſegeln zu den auf der Küſte hier herum befindlichen Zufluchtsörtern, zugleich um ſo viel deutlicher gegeben werden.

Die Inſel Markōe hat keinen Thurm, ſondern das dort befindliche Leuchtfeuer iſt oben auf der Klippe angebracht; die Inſel iſt übrigens nur klein vom Umfange, aber ſehr hoch, ſo daß dieſes Feuer ſogar höher über dem Waſſer liegt, als jenes auf Lindersnås, und deswegen muß ſelbiges, wenn man von Weſten herkömmt, etwas zeitiger ſichtbar ſeyn. Erhaltenen Nachrichten zufolge, für deren Zuverläßigkeit man jedoch nicht einſtehen kann, iſt das Markōer Leuchtfeuer 420, und das Lindersnåſer 320 Fuß über der Waſſerfläche erhaben. Sie beſtehen beide aus offenen Steinkohlen-Feuern, ohne mit Laternen-Gebäuden umgeben zu ſeyn, und ſind folglich den Wirkungen der Winde ausgeſetzt.

Wenn man ſich dem Vorgebirge Lindersnås auf einige Meile nähert, ſo müſſen die beiden Leuchtfeuer nach Umſtänden unfehlbar zu gleicher Zeit geſehen werden können. Von Weſten herkommend iſt zu beobachten, die beiden Leuchtfeuer nicht zuſammen zu bringen, ſondern eine ziemliche Oeffnung zwiſchen ihnen zu halten, damit man nicht innerhalb der in der Bucht zwiſchen Lindersnås und Liſter liegenden Scheren hineinkomme. Indem man ſich dem Lindersnåſer Leuchtfeuer von dieſer Seite nähert, darf ſelbiges, um bei Nachtzeit ſicher zu ſeyn, keinesweges öſtlicher als in rechtweiſenden O. z. N. gebracht werden. Auf der Oſtſeite von Lindersnås darf man, um vor dem Grunde Gieslingene geſichert zu ſeyn, nicht weiter nordwärts oder dem Lande näher halten, als bis beide Feuer beinahe zuſammen treffen. Sollte man von Oſten herkommend nur eines

Leuchtfeuers anſichtig werden, ſo muß es das Lindersnäſer ſeyn, denn das Markö'er Feuer iſt alsdann von dem hohen Vorgebirge gedeckt; in dem Falle muß man gleich ſüdlicher ſteuern, bis dieſes Feuer hervorkömmt, und vor allen Dingen dem Lande nicht näher ſegeln, als daß man das ſichtbare Leuchtfeuer in W. N. W. peilet; durch dieſe Peilung von Lindersnäs, nicht weſtlicher als W. N. W., kann man ſich auch bei Tage vor dem Grunde Gieslingene ſicher halten.

Man findet außerhalb der Norwegiſchen Küſte ſehr wenige Bänke oder Gründe, ſondern allenthalben eine überaus große Tiefe, und wo man mit dem Loth auch die Tiefe erreichen könnte, da wird der Grund gewöhnlich weich und moderig ſeyn. Indeſſen wollen wir nicht unbemerkt übergehen, daß, nach Anzeige, ungefähr 5 bis 6 Meilen im rechtweiſenden W. S. W von Lindersnäs aus eine Bank liegen ſoll, welche die Kleine Fiſcherbank genannt wird, die auf O. S. O. und W. N. W. ungefähr bis 6 Meilen lang und quer über reichlich 2 Meilen breit angenommen worden; die Tiefe auf derſelben ſoll von 24 bis über 40 Faden betragen. Außerhalb dieſer Bank iſt es überaus tief. Auf einer kurzen Entfernung von derſelben ſoll man ſowohl auf der ſüdöſtlichen als nordweſtlichen Seite mit einer beträchtlich langen Lothliene keinen Boden erreichen können.

Ein Schiff, das bei Tage mit einer weſtlichen harten Kühlte von Weſten herkäme, und um einſtweilen zu ankern, in irgend einen von den auf der Oſtſeite des Vorgebirges befindlichen Häfen einlaufen wollte, wird am beſten thun der Hucke ganz nahe zu gehen, und um dieſelbe auf 3 à 4 Kabellängen zu ſegeln, da der Lootſe alsdann ziemlich gewiß auskommen wird; ſollte dieſes aber verfehlt werden, ſo ſteure man den Cours auf den Grund Gieslingene zu, woran die See jederzeit brandet, und wovon ein Paar Scheren über dem Waſſer ſichtbar ſind; dadurch paſſirt man Süden bei der Schere Langboen vorbei, an welcher die See bei der geringſten Bewegung brandet. Der Spangereider Kirche wird man unterdeſſen binnen in der Bucht anſichtig werden. Ungefähr gerade vor Langboen wird die Kitche wieder gedeckt ſeyn, und ſo bald man dieſer Schere wegen nichts zu befürchten hat, kann der Cours dicht Süden oder Norden um die Inſel Udwaaren, welche einem runden Hügel gleicht, fortgeſetzt werden. Die ſämmtlichen Udvaar-Inſeln ſind beinahe alle ſo hoch als des innerhalb derſelben liegende Land, und ſcheinen einem hohen ausgehenden Vorgebirge ähnlich zu ſeyn, bis man ſie ſo vor ſich hat, daß man die Durchfahrten zwiſchen ihnen erkennen kann. Oſten vor Udwaaren kann man den Cours gerade auf die Inſel Unneröe ſteuern, auf welcher ein Berg liegt, deſſen Geſtalt einem Zuckerhute gleicht; man hat hier in der offenen und reinen Bucht auch zugleich Raum genug, um lavieren und aufbraſſen zu können, falls man einen Lootſen haben wollte. Es müßte auch beſonders zugehen, wenn derſelbe nicht ſollte dem Schiffe zeitig entgegen kommen, vornehmlich weil die Lootſen hier umher mit Verdeckböten verſehen ſind.

Auf der Oſtſeite der Küſte von Lindersnäs findet man den erſten Nothhafen in Romslandsviig. In der Einfahrt zwiſchen der Hucke Taanäs und dem feſten Lande iſt es 6, und im Hafen 12 bis 13 Faden tief, Sand und Lehmgrund. Vor dem Seegange liegt man daſelbſt ziemlich ſicher. Die Ausſegelung von da kann bei weſtlichen und allen nördlichen bis Oſten Winden, ja ſogar bei O. S. O. geſchehen, allein der letztere iſt ziemlich ſchral.

In der Durchfahrt zwiſchen der Inſel Waaren und der auf der Südweſtſeite derſelben liegenden Inſel Havneröe, können kleine Schiffe im Nothfalle einſtweilen ankern, woſelbſt die Tiefe 10 Faden beträgt und ſandiger Boden zu finden iſt; vor dem Seegange iſt es dort ziemlich ruhig, allein die Ein- und Ausfahrt iſt ſchwierig.

Auf beiden Seiten der Imsöe-Inſeln kann man nach einem in Remeswiig befindlichen Nothhafen einſegeln, welcher 40 Faden Tiefe hat, die nordwärts bis auf 25 Faden abnimmt. Ein wenig weiter oſtwärts findet man aber bei dem Hofe Reme einen beſſern Hafen, Remeskilen genannt, der für Schiffe von allen Größen dienlich iſt, woſelbſt die Tiefe 16 bis 20, jedoch weiter einwärts in der Bucht nur 10 Faden beträgt, und wo guter Ankergrund zu finden iſt.

In dem Sunde zwiſchen der Inſel Finöe und dem feſten Lande giebt es einen ſichern Hafen, der 4 bis 8 Faden Tiefe, Sand und Lehmgrund hat. Durch die nördliche Einfahrt können aber nur 16 Fuß, und durch die ſüdliche nur 12 höchſtens 14 Fuß tiefgehende Schiffe hineinſegeln; folglich können diejenigen, welche nicht über 12 Fuß tief ſtechen, den Sund ganz hindurchſegeln.

Bei Swinöe iſt für Schiffe von allen Größen ein ſehr guter Hafen; auf dem gewöhnlichen Ankerplatze zwiſchen der Inſel und dem feſten Lande iſt es 8 bis 10 Faden tief, aber wegen eines in der weſtlichen Einfahrt liegenden Grundes, können keine Schiffe, die über 10 Fuß tief ſtechen, dieſen Weg ein- und ausſegeln.

In der Bucht, welche nordweſtlich vor Unneröe ins Land hinein geht, findet man einen guten Ankergrund auf 21 Faden Tiefe, woſelbſt Orlogsſchiffe gut liegen können; aber eigentlich iſt dieſer Ankerplatz nur denjenigen dienlich, die weſtwärts beſtimmt ſind, denn es werden nordöſtliche Winde zur Ausſegelung erfordert.

Weſtwärts beſtimmte Schiffe, welche Gegenwindes wegen einlaufen wollen, werden, wenn ſie nicht über 16 bis 17 Fuß tief ſtechen, in Hilleſund einen guten Hafen finden. Kleine Schiffe können von da binnenſheers nach Mandal ſegeln.

Der Handelsort Mandal liegt etwas über 3 Meilen Oſten vor Lindersnäs. Ein Schiff, das entweder weil es nach Mandal beſtimmt wäre, oder blos um einen Nothhafen anzuthun, von Weſten oder Süden her auf die Küſte zuſegelt, muß bereits Kennung von Lindersnäs gehabt haben, und wird danach die beiden bei Klevenshafen liegenden Berge, Koen und Kalv genannt, leicht erkennen können, ſo fern ſie nicht von der ziemlich hohen und ſpitzigen Inſel Hilløe gedeckt ſind. Gerade außen vor dem Meerbuſen Mannefiord fangen dieſe beiden Berge an zuſammen zu gehen und wieder von dem übrigen Lande gedeckt zu werden. Südlich außerhalb Mannefiord hat man noch ein gutes Kennzeichen an dem gelben Sande auf der Küſte Weſten vor Mandal, welchen man in einiger Entfernung auf der See ſehr deutlich ſehen kann. Die öſtliche Seite des gedachten Meerbuſens iſt ziemlich rein, und man kann der Inſel Ryvingen, wo die Lootſen gewöhnlich bei der Hand ſind, nahe ſegeln. Bei der Stadt Mandal giebt es, obgleich ſie am Ausfluße eines Stromes liegt, doch eigentlich keinen Hafen, denn es iſt in der Mündung des Stromes ſo untief, daß nur ſehr kleine oder unbeladene Fahrzeuge zu der Stadt hinauf kommen können; auf beiden Seiten in der Nähe ſind aber gute Häfen vorhanden.

Auf der Weſtſeite der Stadt findet man innerhalb der Inſel Risöe eine gute Bucht, Riſerbank genannt, wo es auf einem ſehr guten haltbaren Ankergrunde 6 bis 12, und auf einigen Stellen 16 Faden tief, wie auch vor dem Seegange ruhig iſt; die Ausfahrt von da kann mit den Winden von S. W., und bei gutem Wetter ſogar mit den Winden von S. S. W. durch Norden bis N. N. O. geſchehen. Dieſes Ankerplatzes werden oſtwärts beſtimmte Schiffe ſich am beſten bedienen können. Eines zwiſchen Risöe und Aſpöe liegenden Grundes wegen können aber keine Schiffe, die über 17 à 18 Fuß tief ſtechen, nach Riſerbank hineinſegeln.

Gleich Oſten vor oder außerhalb Riſerbank giebt es zwiſchen Aſpöe und Hatholm ſogar für die allergrößten Schiffe eine recht gute Rehde, welche daher die Orlogsrhede genannt wird; ſie hat verſchiedene Tiefen von 5 bis 12 Faden und ſandigen Boden. Die Schiffe können hier vor dem Anker ſchwaien, oder auch mit eigenen Ankern verteuet liegen; doch werden die, welche ihres Tiefſtechens wegen nach Riſerbank hineinſegeln können, jederzeit da viel beſſer liegen, denn es iſt daſelbſt nicht nur ruhiger, ſondern in gewiſſen Fällen auch leichter, vermittelſt Springtaue am Lande angebracht, unter Segel zu gehen, als von der Orlogsrhede, wo es einige Schwierigkeiten verurſacht, wenn zwei Anker ſollen gelichtet werden, ſo wie man auch des Stromes wegen, und beſonders bei veränderlichen Windſtößen vom Lande aus, nicht immer gewiß ſeyn kann, während der Lichtung der Anker richtig abzufallen. Es kann daher bei günſtigem Winde, wenn es ſtark wehet, ſogar mitunter ſchwierig ſeyn, von der Rhede unter Segel zu gehen, ſo daß man Gefahr läuft bei den da liegenden Scheren nicht vorbei kommen zu können.

Der nächſte Hafen Oſten vor Mandal iſt Klevenshafen, wo man von 25 bis 14 Faden, nord- oder einwärts abnehmende Tiefe findet; der Anker wird vorn ausgeworfen, und bei den auf dem Lande befindlichen Ringen hinten verteuet. Man kann, von der See her, ſowohl durch Mannefiord, als auch zwiſchen Feröe und Stiernöe in denſelben hineinſegeln. Auch die Ausfahrt aus dieſem Hafen kann auf mehrern Wegen geſehen. Schiffe, die nicht über 15 Fuß tief ſtechen, können mit weſtlichem Winde ſogar durch Stiernſund weiter oſtwärts zwiſchen die übrigen Inſeln hindurch ſegeln; für große Schiffe ſind dieſe Durchfahrten aber ziemlich enge. Man kann auch aus dieſem Hafen mit den Winden von S. W. durch N. bis O. ausſegeln; daher ſowohl oſt- als weſtwärts beſtimmte Schiffe ſich deſſen bedienen können, wenn ſie, widrigen Windes wegen, genöthigt wären einzulaufen, um einſtweilen zu ankern. Es kann ſich aber im Sommer, wenn die Winde den Lauf der Sonne folgen, bisweilen ereignen, daß, wenn es des Morgens bei Neu Hellesund, Ydöe und Tregdefiord einen guten nordöſtlichen Wind vom Lande aus wehet, es oft bei Klevenshafen ſtilles Wetter oder südöſtlicher Wind iſt; ſpäter am Tage und des Nachmittags ſtellt der Seewind ſich ein, wodurch die Ausfahrt verhindert wird; dies iſt in der Jahrszeit auch bei mehrern Häfen eine gewöhnliche Begebenheit. Klevenshafen hat zwei gute Werfte, wo Schiffe die erforderlichen Ausbeſſerungen erhalten können; auch iſt derſelbe ein guter Winterhafen.

Für kleine Schiffe, die wegen öſtlicher oder ſüdlicher Gegenwinde einlaufen wollen, giebt es auf der Oſtſeite der Inſel Stiernöe zwei Häfen; der eine iſt bei dem Hofe Aarſteen, wo man 3 Faden Tiefe und ſandigen Boden findet, die Einfahrt iſt aber in der Mündung ziemlich enge. Der andre welcher unter dem Hofe Berga befindlich iſt, hat mehr Raum, 6 bis 12 Faden Tiefe und guten Sandgrund. Beide Häfen ſind ſehr ruhig und von Seegang frei. Die Ausfahrt kann aus beiden mit den Winden zwiſchen S. W. und N. geſchehen. Den außerhalb Stiernöe liegenden kleinen Holmen, welche ziemlich rein ſind, kann man ſich bis auf ⅛ Meile nähern.

Zwiſchen den Inſeln Ydöe und Landöe findet man einen ſehr guten Hafen, Ydöefiord genannt, der von 14 bis 7 Faden oſtwärts abnehmender Tiefe hat; weil die gewöhnliche Ausfahrt Weſten um Ydöe und innerhalb Odden und Wengelholm geht, ſo iſt derſelbe für weſtwärts beſtimmte Schiffe am bequemſten. Auf dieſem Wege können große Schiffe mit den Winden zwiſchen N. und O. auslaufen, allein kleine Schiffe können auch die öſtliche Ausfahrt hinauskommen, und folglich mehrere Winde benutzen.

Innerhalb oder Norden vor der Inſel Landöe hat man Tregdefiord, welcher ebenfalls ein ziemlich guter und geräumiger Hafen iſt, wo mehrentheils 14 Faden Tiefe und lehmiger Boden gefunden wird. Zum einſtweiligen Ankern iſt derſelbe ſowohl oſt- als weſtwärts gehenden Schiffen dienlich, ſogar Orlogsſchiffe können mit öſtlichen und ſüdlichen Winden da hinein, und mit nördlichen und weſtlichen davon ausſegeln; ſehr große Schiffe können nicht durch die weſtliche Ausfahrt herauskommen, die kleinern oder die Handelsſchiffe können ſich aber beider Ausfahrten bedienen, und folglich mit allen nördlichen bis N. O. Winden von da auslaufen.

Zwiſchen die Sásöer-Inſeln können ein Paar weſtwärts gehende Schiffe, wenn ſie beim Einſegeln wegen veränderten oder ſchralen Windes nichts luvwärts bei der Weſthucke von Ydöe vorbei kommen könnten, einlaufen um einſtweilen zu ankern, wo aber gleich vorn und hinten verteuet werden muß.

Innerhalb des Südweſt-Endes von Kaalöe giebt es für 3 à 4 kleine Schiffe einen guten eingeſchloſſenen Hafen, deſſen Einfahrt ſehr enge iſt; es wird daſelbſt gewöhnlich nicht geankert, ſondern ſie legen ſich vor Landtauen; die Ausfahrt muß denſelben Weg geſchehen, den ſie hereinkamen. Indeſſen können ſowohl oſt- als weſtwärts beſtimmte Schiffe mit allen nördlichen Winden auslaufen.

An dem nördlichſten Ende von Kaalöe giebt es in Aasfiord, ebenfalls für kleine Schiffe, einen recht guten und ruhigen Hafen, der 12 Faden, weſtwärts bis 3 à 4 Faden abnehmende Tiefe hat; wovon die Ausſegelung mit allen weſtlichen und nördlichen Winden geſchehen kann.

In der Bucht Dalskilen, dicht Oſten vor der Landſpitze Taanäs, iſt für kleine, ja ſogar mittelmäßige Schiffe ein ſehr guter Hafen, der 8 bis 9 Faden Tiefe und guten haltbaren Ankergrund hat, woſelbſt man am Lande verteuen, und mit allen nördlichen Winden auslaufen kann.

In Kolmefiord findet man einen guten und ruhigen Hafen von 8 bis 12 Faden Tiefe, Sand und Lehmgrund, von welchem man mit den Winden von N. durch Weſten bis S. S. W. auslaufen kann.

Für kleine Schiffe giebt es auf der nordöſtlichen Seite von Aalöe einen kleinen guten Hafen, wo man 3 bis 6 Faden Tiefe und Sandgrund findet, und von welchem man mit allen nördlichen Winden in See ſtechen kann.

Solche Schiffe finden bei der Mündnng von Trysfiord auch einen guten Hafen von 3 bis 6 Faden Tiefe mit Sandgrund, wo ebenfalls nördliche Winde erforderlich ſind, um aus demſelben herausſegeln zu können.

Schiffe von mittlerer Größe finden auf der Oſtſeite von Böröe einen kleinen eingeſchloſſenen Nothhafen, der 7 bis 8 Faden Tiefe und Sandgrund hat, deſſen ſie ſich ſowohl von Oſten als Weſten herkommend bedienen können; doch können die größern von dieſen Schiffen nur von Oſten her da hinein, und wieder denſelben Weg ausſegeln.

Um als Landkennungsmarke auf dieſer Küſtſtrecke zu dienen, wo weder hohe noch niedrige Kennzeichen ſich vorzüglich auszeichnen, ſind auf der Inſel Hellisöe zwei Warden errichtet, die im Jahre 1797 weiß angeſtrichen und jede mit einer ziemlich hohen Stange verſehen worden, wodurch man ſie bei ſichtigem Wetter 3 bis 4 Meilen weit gut erkennen kann; ſie ſtehen nahe beiſammen, jedoch ſo, daß ſie keinesweges zuſammen treffen, außer wenn man ganz zwiſchen die Scheren hineingekommen wäre. Alle zwiſchen Ydöe und Hellisöe liegende kleine Inſeln ſind unbewohnt, aber innerhalb derſelben auf der Küſte wohnen Lootſen. Gaaſeſkiär und Ballerſkiär ſind zwar ſichtbar, allein ſo niedrig, daß man deren Brandungen weit eher, als die Scheren ſelbſt ſehen kenn; indeſſen wird es mißlich ſeyn, etwas von jeder beſonders erkennen zu können. An den übrigen blinden Scheren wird es branden, ſo bald nur einiger Seegang Statt findet.

Neu Helleſund, innerhalb der Inſel Hellisöe, auf welcher die Warden ſtehen, iſt für Schiffe von allen Größen, ſogar für Orlogsſchiffe, einer der beſten und bequemſten Nothhäfen auf dieſer Strecke; große Schiffe müſſen aber beobachten, daß ſie, nach Umſtänden, mit Rückſicht auf ihre weitere Beſtimmung, auf der paßlichen Seite hineinſegeln; denn weil nur die Fahrzeuge, welche nicht über 10 à 11 Fuß tief ſtechen, den zwiſchen den Hellisöer-Inſeln befindlichen Sund ganz hindurch ſegeln können, ſo müſſen die größern Schiffe denſelben Weg wieder hinaus, den ſie hereinkamen. In der weſtlichen Bucht, deren die weſtwärts beſtimmten Schiffe ſich folglich am liebſten bedienen ſolten, giebt es 40 Faden Tiefe, die ziemlich plötzlich bis auf 7 à 6 Faden abnimmt; man ankert gewöhnlich auf 20 à 22 Faden und führt Landtaue hinten aus. Die Ausſegelung kann von da mit allen öſtlichen, von O. S. O. bis N. W. Winden geſchehen.

Gleich Weſten vor dem letztgedachten giebt es ferner in dem Sunde zwiſchen Skarpöe und Langöe, welcher Langöeſund genannt wird, einen guten Ankerplatz oder Nothhafen, wo man auf 6, 10 bis 16 Faden Tiefe ankern kann, je nachdem man es am bequemſten findet; da ſogar die größten Schiffe durch dieſen Sund ſegeln können, ſo können ſie mit allen Winden zwiſchen O. S. O. und W. N. W. von da auslaufen.

Hiernächſt findet man Norden vor Skarvöe einen guten Ankerplatz, wo Schiffe nach ihrer verſchiedenen Größe auf 4 bis 10 Faden Tiefe ankern, und von da nach beiden Seiten, doch am bequemſten weſtwärts ausſegeln können.

In der öſtlichen Bucht des Hafens Neu Helleſund, deren die großen Schiffe, welche oſtwärts beſtimmt ſind, ſich vorzüglich bedienen, iſt es da, wo dieſe ankern, 16 Faden tief und ſandiger Boden; ſie können mit allen weſtlichen Winden von da auslaufen, und binnenſcheers nach Flekkeröe und Chriſtianſand ſegeln. Nordweſtwärts unweit dieſes Ankerplatzes findet man noch eine Bucht, Wragewiig genannt, wo es nur 8 bis 12 Faden tief iſt, und wo man mit denſelben Winden ausſegeln kann.

In der Bucht, welche in N. W. von Neu Helleſund aus, bei Hölle und Aarus ins Land hineingeht, wo es vor Seegang und Deining ruhig iſt, kann eine große Anzahl Schiffe, auf verſchiedenen Tiefen von 10 bis 20 Faden mit reinem Sandgrunde, vor Anker ſchwaien; man kann daſelbſt ziemlich bequem ſüßes Waſſer erhalten, und mit allen nördlichen und öſtlichen Winden von da auslaufen.

Innerhalb der Inſel Tiamsöe giebt es unter dem feſten Lande eine Bucht, Romswiig genannt, die beſonders für kleine oſtwärts gehende Schiffe dienlich iſt; es iſt daſelbſt 3 bis 6 Faden tief und ſandiger Boden.

Oſten vor Tiamsöe geht die weſtliche Einfahrt zu dem bekannten Flekkeröe-Hafen hinein. Der eigentliche Hafen iſt in der Bucht innerhalb einer kleinen Inſel, die ſich durch die auf derſelben liegenden Gebäude auszeichnet, und die, wenn man ſich ſo vor einer der Einfahrten befindet, daß ſie nicht von der Inſel Flekkeröe gedeckt iſt, leicht erkannt werden kann; dieſer Hafen kann eine Menge Schiffe faſſen, und iſt mit vielen Ringen verſehen, bei welchen man Landtaue befeſtigen kann. Die Tiefe des Hafens beträgt 14 bis 18 Faden, der Grund iſt aber bei weitem nicht allenthalben gut, ſondern auf manchen Stellen ſteinig, und auf manchen ſo los, daß der Anker nicht halten will; daher entweder das Ankertau zernagt wird, oder auch treiben die Schiffe, wenn der Anker nicht gerade auf einen reinen Boden fällt, welches man, wenn viele Schiffe im Hafen liegen, nicht immer paſſen kann. Die Orlogs- und dergleichen große Schiffe müſſen Süden vor der Inſel liegen, wo ſie, wenn der Wind gerade durch die Oeffnung hereinwehet, einigem Seegange ausgeſetzt ſind. Weil die Ausfahrt hier nach beiden Seiten geſchehen kann, ſo hat man den Vortheil, daß man mit den Winden von S. W. durch Norden bis O. auslaufen, wie auch mit weſtlichen Winden leicht von da binnenſcheers nach Chriſtianſand ſegeln kann.

An dem ſüdweſtlichen Ende der Inſel Flekkeröe geht eine Bucht hinein, welche Grundewiigkilen genannt wird, wo Schiffe, die nicht über 10 bis 12 Fuß tief ſtechen, einlaufen können. In der Bucht iſt es auf ſandigem Boden 3 bis 4 Faden tief.

Die öſtliche Seite von Flekkeröe hat eine ziemlich große Bucht, in welcher, wie auch etwas außerhalb der Inſel, eine Menge kleine Holme und Scheren liegen, zwiſchen welchen es verſchiedene Einfahrten giebt, die zu einem ſehr guten und ruhigen Hafen, Neu Langeſund genannt, hineinführen, wo man verſchiedene Ankerplätze von 5, 6 bis 8 Faden, und auf der geräumigſten Stelle 14 bis 18 Faden Tiefe überall ebenen Sand- und Modergrund findet; weil dieſer Hafen außerdem mit Verteuringen gut verſehen iſt, ſo kann derſelbe mehrere Schiffe zugleich faſſen. Die Schiffe, welche nicht über 18 Fuß tief ſtechen, können da hineinſegeln, und weil es verſchiedene Ausfahrten giebt, mit allen den Winden wieder auslaufen, mit welchen ſie das Land zurücklegen können.

Nordwärts von Flekkeröe aus, findet man weſtlich vor Bredalsholm einen kleinen Hafen, Kongshafen genannt, der 6 bis 8 Faden Tiefe hat, wo man am Lande verteuen muß; eines in der Einfahrt liegenden Grundes wegen, können aber nur höchſtens 16 Fuß tiefgehende Schiffe da hineinſegeln; mit weſtlichen Winden kann man von da nach Chriſtianſand und oſtwärts, und mit nördlichen bis N. O. Winden ſüd- und weſtwärts auslaufen.

In Nordweſten vor dem letztgedachten Hafen findet man in der Lövigbucht, Weſten vor Bredalsholm, 5 bis 8 Faden Tiefe und ſandigen Boden; kleine Schiffe können zu dieſer Bucht durch Kongshafen ſegeln, und wieder denſelben Weg auslaufen.

Chriſtianſand, die Hauptſtadt in einem von Norwegens Stiften, hat einen guten Hafen, und in verſchiedener Rückſicht eine lebhafte Schiffahrt. Um die dahinführende Einfahrt anzuthun, giebt es verſchiedene gute Landmarken: die zwei den Seefahrern bekannten Berge, der ſogenannte omvendte Baad (das umgekehrte Boot) und Buckſtenen, werden hier ziemlich ſichre Landkennungen ſeyn. Für die, welche von

Weſten längs der Küſte her, oder von Süden auf das Land zuſegeln, werden die Warden auf Hellisöe ebenfalls ein guter Leitfaden ſeyn. Süden vor Flekkeröe, und eine Strecke oſtwärts bis den Randöer-Inſeln vorbei, wird man die Oeffnung, durch welche der Strom Torrisdals-Elv Oſten vor Chriſtianſand herunterfällt, als ein ſchmales Thal zwiſchen ziemlich hohen Bergen, wovon beſonders die öſtliche Seite ſehr ſteil iſt, ſehen können; und man wird zugleich einen kleinen Hügel auf dem Gebirge gewahr werden, der, wie erwähnt, das umgekehrte Boot genannt wird.

Etwas weſtlicher als dieſes Gebirge wird man den Berg Buckſtenen ſehen, welcher einem Hutkopfe ähnlich, und auf der ſüdweſtlichen Seite ſehr ſteil iſt. Den ſüdlichſten außerhalb der Randöer-Inſeln liegenden Klippen kann man ſich bis auf einige Kabellängen nähern, und an den Scheren, die nicht über dem Waſſer ſichtbar ſind, brandet die See bei der geringſten Bewegung. Die Randöer-Inſeln ſind flach, und niedriger als das innerhalb derſelben liegende Land. In gewiſſen Lagen, ſowohl außen vor, als in der Bucht, wird man die Stadt Chriſtianſand, wenn ſie nicht von der ziemlich hohen Inſel Odderöe gedeckt iſt, ſehen können. Bei Chriſtianſand ſind zwei Häfen, wovon der weſtliche als der eigentliche Haupthafen betrachtet wird, zu welchem man zwiſchen Dybingsholm und Odderöe hindurch einſegelt. In Südoſten vor der Stadt und Oſten vor Odderöe giebt es eine gute Rhede, deren die Schiffe ſich zufällig bedienen können.

Auf der öſtlichen Seite von Odderöe findet man einen guten und ſichern kleinen Hafen, Hullet genannt, den die däniſche Regierung im Jahre 1797 zu einem Quarantainehafen hat einrichten laſſen. Die zu dieſem Zwecke erforderlichen Gebäude, z. B. Lazarethe, Magazine u. dgl. ſind auf der Inſel aufgeführt worden.

In der Mündung von Topdalsfiord iſt ein ſehr guter und geräumiger einſtweiliger Ankerplatz, Wigehafen genannt, deſſen die Schiffe ſich zuweilen bedienen, wenn ſie widrigen Windes wegen einlaufen müſſen, wo ſie nach ihrer verſchiedenen Größe auf 20 bis 4 Faden Tiefe ankern können.

In den Sund zwiſchen Lyngöe und dem feſten Lande können kleine Schiffe einlaufen; ſie müſſen aber vorn und hinten verteuen, und können wieder von da Süden und Oſten um die innerhalb liegenden kleinen Inſeln ausſegeln.

Die, ein wenig weiter oſtwärts befindliche Bucht Kosviig, welche 12 bis 16 Faden, einwärts abnehmende Tiefe und lehmigen Boden hat, iſt den mittelmäßigen Schiffen dienlich, wo ſie mit öſtlichen und nördlichen Winden auslaufen können.

Auf der öſtlichen Seite der Einfahrt nach Chriſtianſand, findet man ferner zwiſchen den Randöer-Inſeln und dem feſten Lande verſchiedene gute Ankerplätze und Nothhäfen, wovon in dem folgenden Kapitel Erwähnung geſchiehet.

Die durch die Ebbe und Fluth entſtehenden Höhenveränderungen des Waſſers und die daraus folgenden Ströme, werden auf der norwegiſchen Küſte, je weiter man ſüdwärts kömmt, immer weniger bemerkbar ſeyn, und haben ſich ſchon etwas Weſten vor Lindernäs ganz verloren. Aus der Urſache verändert der Strom, auf der Küſtſtrecke, welche die Karte No. 5 enthält, ſeine Richtung nicht nach der Ebbe und Fluth, ſondern es hat mit demſelben die beſondre Bewandniß, daß er, bis auf 3 à 4 Meile von der Küſte entfernt, beinahe immer längs dem Lande ziemlich ſtark weſtwärts geht. Es kann ſich zwar, wenn ein weſtlicher Sturm in der Nordſee zu wehen anfängt, zuweilen ereignen, daß der Strom außerhalb oder zwiſchen den Scheren oſtwärts geht; dies wird aber gewöhnlich nicht über einen Tag dauern, und dennoch ſehr ſelten eintreffen. Dem zufolge iſt es bei bequemen Wetter weit leichter, in einer paſſenden Entfernung von der Küſte aus weſtwärts zu lavieren, als entgegengeſetzt; welches die Aufmerkſamkeit der Seefahrer verdient, die irgend einen von Norwegens Häfen anthun wollen, damit ſie nicht, beſonders bei öſtlichem Winde, leewärts von ihrer Beſtimmung verſetzt werden. Hieraus läßt ſich auch noch ein andrer, ohne Zweifel ſehr wichtiger Schluß machen, nämlich: daß, wenn man ſpät im Herbſte aus der Nordſee herkommend, entweder in einen der öſtlichen Häfen auf der norwegiſchen Küſte, oder in den Kattegat hineinſegeln wollte, und der Wind ſich nicht einigermaßen fügen will, es als eine unzeitige Verwegenheit betrachtet werden kann, wenn man ſich in langen, dunkeln und ſtürmiſchen Nächten bei aufrühriſcher See, welches zuſammen genommen dem Schiffe in die äußerſte Gefahr bringen kann, in dieſem Fahrwaſſer lavierend halten wollte. Die mehreſten Seefahrer werden daher unter ſolchen Umſtänden nicht lange erwägen, den erſten von Norwegens Häfen, welchen ſie erreichen können, anzuthun, um einſtweilen zu ankern, bis der Wind und das Wetter die Fortſetzung der Reiſe begünſtigt.

Es kann zwar ferner allgemein angenommen werden, daß es mit nordweſtlichem Winde, welcher der beſte iſt, den man ſich zur Fortſetzung der Reiſe nach dem Kattegat wünſchen kann, nicht ſchwierig iſt, aus allen

in der Nähe des Vorgebirges Lindesnäs und Oſten vor demſelben befindlichen Häfen herauszukommen; dieſer Wind iſt aber in der erwähnten Jahrszeit überaus ſelten anhaltend. Sollte auch der Wind in den Meerbuſen und Häfen vom Lande aus wehen, ſo iſt derſelbe doch gewöhnlich nicht weit außerhalb der Küſte, weſtſüdweſtlich, ſüdweſt, ſüdlich, ja ſogar ſüdöſtlich mit Regen und Schlagwetter begleitet. Selten kann man, ehe die Kälte zunimmt, einen ſtehenden nördlichen Wind erwarten; außerdem wird der Wind hier ſowohl nahe unter der Küſte, als auch in einer gewiſſen Entfernung außerhalb derſelben, ſeine Richtung, wie bei andern hohen Ländern, nach der Strecke der Küſte ſolchergeſtalt verändern, daß wenn es in Chriſtiania-Meerbuſen Nordoſt- ja ganz nördlicher Wind iſt, ſo wird derſelbe auf der Strecke von Langeſunds-Meerbuſen an bis beinahe ganz nach Chriſtianſand hin gewöhnlich nordöſtlich, und bei Chriſtianſand, wie auch weiter weſtwärts O. N. O. und hernach öſtlich fallen. Mit einem ſolchen Winde wird man von den weſtlichen Häfen ſchlechterdings nicht in den Kattegat hineinſegeln können. Wenn man ſich dagegen in einem öſtlichen Hafen, z. B. bei Friderichswärn oder da herum befindet, ſo wird man, um ſüdwärts zu ſegeln, die nordöſtlichen Winde eben ſo gut, als die nordweſtlichen mit Vortheil benutzen können. Wenn man dem zufolge in der ſpätern Jahrszeit, um einſtweilen zu ankern, in irgend einen von den weſtlichen Häfen hineingekommen wäre, ſo ſcheint es, mit Rückſicht auf die Erreichung eines öſtlichern Hafens, zweckmäßig zu ſeyn, mit den gewöhnlichen weſtlichen und ſüdweſtlichen Winden auszulaufen, um die Reiſe entweder innerhalb oder außerhalb der Scheren öſtwärts fortzuſetzen, doch ſollte man nicht des Nacht unter Segel bleiben, ſondern blos allmählig weiter ſegeln.

Die Abweichung der Magnetnadel iſt im Jahre 1795 in Stavanger 20° 30′, und in dem nächſtfolgenden Jahre in Chriſtianſand, zufolge einer Mittelzahl von mehrern daſelbſt vorgenommenen Beobachtungen, 21° 40′ weſtlich gefunden worden.

Sechſtes Kapitel.

Von der Norwegiſchen Küſte,

woven

die Karte No. 6 die Strecke von Chriſtianſand an bis zu der Einfahrt von Langeſunds-Meerbuſen enthält.

Die auf der gegenwärtigen Karte enthaltene Küſtſtrecke, welche weder beträchtliche Buchten noch Vorgebirge hat, zeigt ſich ſehr gerade fortgehend, auch haben die Gebirge kein beſonders veränderliches Ausſehn; es ſind aber doch einige hohe Landmarken ſehr kennbar. Die Berge Buckſtenen und omvendte Baad, welcher letztere von den Lootſen und Bewohnern dieſer Gegend auch zuweilen Siaaen oder Chriſtianſands-Knob genannt wird, ſind in dem vorhergehenden Kapitel erwähnt worden; der erſte iſt auf der See über 4 Meilen weit kennbar, allein des dahinter liegenden Landes wegen, zeichnet derſelbe ſich doch nicht in allen Lagen gleich deutlich aus. Ferner findet man einige Meilen oben im Lande, oberhalb Chriſtianſand einen Berg, der einer von den erſten Gegenſtänden iſt, welche man bei klarem Wetter, 7 bis 8 Meilen von der Küſte entfernt, gewahr wird, und in gewiſſen Lagen wird man nebſt dieſem auch die Berge Tromlingerne und Hovdefield ſehen können; da der eigentliche Name deſſelben nicht bekannt iſt, ſo hat man ihm den Namen Chriſtianſands hohe Land gegeben; dieſer Berg iſt um deſto bemerkbarer, weil er von verſchiedenen Seiten geſehen, ſeine Geſtalt nicht beträchtlich verändert; auch erhält derſelbe, weil er ſo weit oben im Lande liegt, ein bläuliches

Anſehn, wodurch er ſich vor den benachbarten Bergen auszeichnet *). Hiernächſt iſt Homborgſundsfald, eine in einem Gebirge ſteil heruntergehende Hucke, auch eine bekannte Marke, die ſich jedoch nur in gewiſſen Lagen auszeichnet, nämlich wenn man dieſelbe zwiſchen N. N. O. und N. z. W. ¼ W. peilet, das heißt, wenn man ſich außerhalb der Küſtſtrecke zwiſchen Chriſtianſand und Homborgöe befindet, denn weiter oſtwärts wird ſie unkennbar; dieſe Marke trifft beinahe mit der Homborgöe'r Windmühle zuſammen, wenn man dieſe in N. ¼ W. vor ſich hat. Man hat einſt geglaubt, daß dieſe Bergmarke der Seekante viel näher läge, allein es iſt durch mehrere Beobachtungen befunden worden, daß ſie die auf der Karte nun angegebene Lage hat. Es darf nicht unberührt übergangen werden, daß man auf der gebirgigen Küſte Oſten vor Chriſtianſand, zwiſchen dieſer Stadt und Homborgſundsfald, einen Hügel ſehen kann, der in gewiſſen Lagen mit dem Berge Buckſtenen viel ähnliches hat; dieſer Hügel iſt, weil er der möglichen Irrungen wegen Aufmerkſamkeit verdient, auf den Landvertonungen unter dem Namen falſke Buckſteen abgebildet. Ferner iſt das waldbewachſene Gebirge Grimſtadſadlen eine bekannte und merkwürdige Landkennungs-Marke; das eigentliche Kennbare deſſelben, nämlich die ſattelähnliche Kluft in dem Gebirge, zeigt ſich jedoch nur unter gewiſſen Richtungen, weil ſie ſonſt von dem voranliegenden gedeckt iſt; da dieſes Gebirge in Vergleichung mit dem dahinter liegenden Lande zugleich nicht ſehr hoch iſt, ſo zeichnet es ſich nicht beſonders aus, ehe man der Küſte ſo nahe kömmt, daß es ſich über das hintere Land erhebt; vielleicht iſt die eigentliche Geſtalt deſſelben nicht weiter als etwa 3 Meilen vom Lande aus deutlich zu kennen. Auch ſind noch, ſowohl das den Seefahrern bekannte Gebirge Tromlingerne, als auch das in N. N. O. von da liegende Gebirge Hovdefield, vorzüglich gute Landmarken; es wird den Seefahrern nicht ohne Nutzen ſeyn, daß dieſe Gebirge in ihrer wahren Lage auf der Karte abgezeichnet ſind. Entweder durch Peilungen von dieſen Gebirgen, wenn die Breite des Orts, wo man ſich befindet, bekannt wäre, oder auch durch Kreuzpeilungen von denſelben mit andern Gegenſtänden, wird man die Lage und Entfernung des Schiffes vom Lande genau beſtimmen können. Dieſe Berge ſind bei klarem Wetter von dem Verdecke einer Orlogsfregatte 12 bis 13 Meilen weit geſehen worden, bei ſehr klarer Luft könnten ſie vielleicht in einer noch größern Entfernung geſehen werden. Die Gebirge Tromlingerne und Hovdefield haben jede drei Hügel, doch ſind die des letztern weniger ausgezeichnet. An und für ſich ſelbſt iſt Hovdefield ohne Zweifel höher als Tromlingerne, beſonders wird man es von Oſten her eher als Tromlingerne gewahr, mit welchem es übrigens einige Aehnlichkeit hat; aber von S. O. her und etwas ſüdlicher kann man ſich in Anſehung des Gebirges Tromlingerne nicht irren, denn in S. O. oder ja näher man es in gerader Richtung mit der Inſel Tromöe hat, deſto mehr werden die drei Hügel ſich auszeichnen, welche man auf Hovdefield niemals ſo deutlich abgeſondert erkennen kann. Unter den niedrigen Landmarken ſind beſonders zwei ſehr ausgezeichnet kennbar, nämlich die Tromöe'r Kirche und der Oſter-Riisöer-Fleck, m. m., deren wir im Folgenden der Beſchreibung gedenken werden.

In dem vorigen Kapitel haben wir die Anthuung der nach Chriſtianſand führenden Einfahrt von Weſten und Süden herkommend erwähnt. Es muß ferner bemerkt werden, daß wenn man dieſe Einfahrt mit öſtlichem Winde von Oſten her anthun wollte, ſo muß man nach Umſtänden, um bei dem Einlaufe nicht zu weit unter den Wind zu kommen, zeitig luvwärts der Einfahrt hineinhalten, bis die Oeffnung des Meerbuſens Quaſefiord, welcher auf N. N. O. ins Land hineingeht, erkannt wird, dem man jedoch, mit Rückſicht auf die außerhalb liegenden Scheren, welche die Karte andeutet, nicht zu nahe ſegeln darf, ſondern man muß in gehöriger Entfernung vor dem Winde abhalten, und weſtlich um die Klippe Grönningen einlaufen, welcher, nebſt den übrigen benachbarten ſichtbaren Scheren, man ſich bei dem Einlaufe bis auf ein Paar Kabellängen nähern kann. Gerade außerhalb Ulvöe, jedoch etwas von der Küſte entfernt, erblickt man ſchon die Oeffnung oder Kluft in den Gebirgen, zwiſchen welche der Strom Torrisdalselv herunterfällt. Die Randöer-Inſeln ſind in Vergleichung mit dem übrigen Lande, niedrig und eben. Oberhalb dieſer Inſeln liegen auf dem feſten Lande zwei kleine, ziemlich kennbare, abgeründete und waldbewachſene Berge, welche Randöe-Kunderne oder Knollene genannt werden; den einen von ihnen nennt man Dolsvetten. Uebrigens giebt es auf der Strecke von Ulvöe bis Homborgöe, mit Ausnahme des ziemlich waldbewachſenen Landes und der äußerſten längs der Küſte liegenden kleinen höckerichten Inſeln, keine ausgezeichnete Kennzeichen.

Der letzte Hafen oder einſtweilige Ankerplatz, welcher in dem vorhergehenden Kapitel erwähnt wurde, war Kosviig. Der hiernächſt folgende, wenn man die Küſte oſtwärts verfolgt, iſt in Wrageviig, zu welchem man Weſten um Haaröe hineinſegelt; dieſe Einfahrt iſt aber ſehr enge und der Raum zwiſchen den

*) Sowohl dieſer Berg, als auch die übrigen Landkennungen, ſind auf der beigefügten Landvertonungstafel abgebildet.

Holmen nur klein, ſo daß dieſer Hafen, obgleich er 8 bis 9 Faden Tiefe und guten ſandigen Boden hat, eigentlich nur den kleinen Schiffen dienlich iſt. Zur Ausſegelung von da kann man ſich aller nördlichen Winde bedienen. In derſelben Bucht iſt bei Raane, für 2 à 3 mittelmäßige Schiffe, ein ziemlich guter Hafen, der 12 Faden Tiefe und ſandigen Boden hat, zu welchem die Einfahrt Oſten um Haaröe geſchiehet. Obgleich derſelben ſo weit einwärts liegt, ſo wird man bei ſüdlicher Kühlte doch einige Deining hier verſpüren. Man kann mit allen öſtlichen Winden bequem in See ſtechen, und mit weſtlichen, beſonders wenn ſie etwas nördlicher ſind, oſtwärts durch Randöeſund auslaufen. In der Bucht Norden vor Toröe giebt es einen beſſern und ruhigern Hafen, wo die kleinere Schiffe auf einer Tiefe von 4 bis 5, und die größern von 7 bis 8 Faden, auf ſandigen Boden ankern können; weil man nach beiden Seiten zwiſchen die Inſeln auslaufen kann, ſo iſt derſelbe ſowohl den oſt- als weſtwärts gehenden Schiffen dienlich. Endlich findet man auf der nordweſtlichen Seite von Toröe zwei Ankerplätze, der eine Norden und der andre Süden vor dem da liegenden Holme, wo es auf ſandigem Boden 12 Faden tief iſt; man kann von beiden leicht in See ſtechen, doch wird der nördliche gewöhnlich von oſt-, und der ſüdliche von weſtwärts gehenden Schiffen benutzt. Auf dem letztern wird man bei ſüdlichen Winden einige Deining verſpüren.

Auf der Weſtſeite in Quaaſefiord findet man zwei kleine, den oſtwärts beſtimmten Schiffen dienliche Häfen; der eine in Solefetkilen hat 8 Faden, und der andere in der Bucht bei Quarnäs 10 Faden Tiefe und Sandgrund. Man kann von beiden nur mit weſtlichen und nördlichen Winden auslaufen. Im innerſten dieſes Meerbuſens werden große Schiffe, die weſtwärts beſtimmt ſind, einen guten Hafen in der Bucht Dybingen finden, der 16 à 17 Faden Tiefe, Sand und Lehmgrund hat, wo ſie vor dem Seegange und der Deining ruhig liegen. Die Ausſegelung von da kann mit allen nordöſtlichen, bis Oſt-Wind geſchehen. Auf der Oſtſeite des Meerbuſens, ungefähr ¼ Meile ſüdlicher als der letzterwähnte, giebt es in der Bucht Ribervig, welche zwar den Fregatten und großen Schiffe zu klein iſt, doch für 8 à 10 kleinere Fahrzeuge, wenn ſie vorn und hinten verteuen, einen guten Hafen, der 8 Faden Tiefe und ſandigen Boden hat; indeſſen iſt derſelbe nur für weſtwärts gehende Schiffe bequem, weil ſie nur mit allen nördlichen und öſtlichen Winden, bis Oſt-Wind, von da auslaufen können; ein guter Luvhalter könnte ſich zu dieſem Zwecke auch eines O. S. O. Windes bedienen.

Schiffe, die nicht über 10 Fuß tief ſtechen, finden in Ulvöeſund einen ſehr guten Hafen, der 10 à 12 von dergleichen Größe faſſen kann, wo ſie aber gleich vorn und hinten verteuen müſſen. Weil ſie ganz durch den Sund ſegeln können, ſo können ſie ſich dieſes Hafens, wohin ſie auch beſtimmt wären, bedienen. Die weſtliche Einfahrt iſt ſehr enge; dagegen können aber Schiffe, die tiefer ſtechen, im nöthigen Falle gerade vor der öſtlichen Mündung des Sundes auf 5 bis 8 Faden Tiefe ankern, woſelbſt ſie vor Seegang und Deining ziemlich ruhig liegen; allein außer dem ausgeworfenen Anker müſſen ſie auch zugleich vorn und hinten verteuen, und ſie können nur mit weſtlichen Winden wieder auslaufen.

An der ſüdweſtlichen Seite von Ramsöe giebt es in Ribeſund einen Nothhafen, deſſen ſich nur 10 bis 12 Fuß tiefſtechende Schiffe bedienen können; weil es aber im öſtlichen des Sundes untief iſt, ſo können ſie nur auf der weſtlichen Seite ein- und auslaufen, und auch deswegen blos öſtliche Winde zur Ausſegelung benutzen.

Gammel Helleſund iſt ein Hafen, der als einſtweiliger Ankerplatz ſehr geſucht wird, denn er iſt nicht nur beides oſt- und weſtwärts gehenden Schiffen dienlich, ſondern kann auch von großen Schiffen benutzt werden. Es ſind hier verſchiedene Ankerplätze: entweder bei Hellöe oder bei Stensöe, in dem äußern oder dem innern Hafen, je nachdem die Schiffe größer oder kleiner ſind; die Einfahrt geſchieht nach Umſtänden entweder S. W. um die Inſel Ramsöe, zwiſchen dieſe und das feſte Land, oder Süden um die kleine Inſel Grönningen; ferner kann man ſowohl zwiſchen die letzte und die Lyngholmen, als auch Süden um Tröndeöeholm zwiſchen Walholm und Qualholm hineinſegeln; auf dem letztgenannten Holme ſteht eine Stange, deren Spitze mit einer Tonne verſehen iſt. Auf Stensöe giebt es einen merkwürdigen Gegenſtand, nämlich eine Windmühle, die jedoch in gewiſſen Kompaßſtrichen von den außerhalb liegenden Inſeln gedeckt iſt; denn wenn man ſie auf der See zwiſchen N. N. W. und Weſten peilet, ſo wird ſie nicht ſichtbar ſeyn, hat man ſie aber nördlicher als die erſte und ſüdweſtlicher als die letzte Peilung, ſo wird man ſie deutlich ſehen können. Außer dieſer, giebt es auf der Küſte nur noch eine Windmühle, die auf der Inſel Homborgöe, deren wir in dem Folgenden erwähnen werden.

Süden vor Trönderöe, zwiſchen dieſer Inſel und Walholm, finden ein Paar mittelmäßige Schiffe Raum, um auf eine kurze Zeit zu ankern, wenn ſie durch eintretende Zufälle verhindert werden, einen andern Hafen zu erreichen; der Ankerplatz hat 6 bis 7 Faden Tiefe und ſandigen Boden, allein des in der Einfahrt liegenden Grundes wegen können nur 10 Fuß tiefgehende Fahrzeuge auf beiden Seiten ein- und auslaufen.

Zwiſchen der Inſel Kalvöe und den Süden vor derſelben liegenden kleinen Holmen, giebt es einen einſtweiligen Ankerplatz von gleicher Beſchaffenheit, als der letzterwähnte, wo jedoch 12 Fuß tiefſtechende Fahrzeuge einlaufen können. Es iſt aber nicht rathſam ſich dieſes und des nächſt vorhergedachten Ankerplatzes, außer auf eine kurze Zeit und im Sommer zu bedienen; ſie ſind beide öſtwärts gehenden Schiffen am dienlichſten.

In einer kleinen Bucht auf der ſüdlichen Seite von Agerøe, giebt es für kleine Schiffe einen ſehr ſichern Hafen, wo ſie mehrentheils blos am Lande verteuet liegen; um aber in das innere der Bucht hineinzukommen, iſt die Einfahrt ſehr enge. Dagegen können ſowohl große Schiffe, als auch die, welche nicht in die Bucht hineingehen wollen, gerade außerhalb derſelben, jedoch innerhalb der Holme, auf 10 bis 12 Faden Sandgrund ankern, wo ſie aber augenblicklich am Lande verteuen müſſen. Dieſer Ankerplatz iſt, wie der vorige, oſtwärts beſtimmten Schiffen am dienlichſten; allein ſie können doch mit nördlichen bis N. O. Winden von da auslaufen.

Bei Brekkeſtöe auf der Südſeite der Inſel Juſtöe, findet man eigentlich einen zwiefachen Hafen; zu dem innerſten, welcher 3 bis 4 Faden Tiefe hat, können mittelmäßige Fregatten durch die öſtliche, aber nur höchſtens 10 Fuß tiefgehende Fahrzeuge durch die ſüdweſtliche Einfahrt einlaufen; es wird daſelbſt vorn und hinten verteuet, und man liegt vor Seebewegungen ganz ſicher. Der äußere Hafen hat auf ſandigem Boden zwar 13 bis 17 Faden Tiefe, allein der Raum deſſelben iſt für ein Linienſchiff etwas enge, eine große Fregatte wird aber da liegen können. Bei S. O. Wind wird es auf gute Landtaue ankommen.

In einer auf der Nordoſtſeite von Juſtöe unterhalb des Hofes Måboſtad befindlichen kleinen Bucht, werden kleine Schiffe einen ſichern Hafen von 6 bis 7 Faden Tiefe mit ſandigem Boden finden, wo ſie aber nur mit weſtlichen Winden auslaufen können.

Unter der Küſte des feſten Landes innerhalb der Inſel Skougeröe, giebt es außen vor dem Hofe Skalle, ſogar für große Schiffe, einen ſehr guten Ankerplatz auf 11 bis 12 Faden Tiefe mit ſandigem Boden, wo ſie wie auf einer Rhede vor Anker ſchwaien können, vor dem Seegange iſt es da ganz ruhig. Zur Ausſegelung werden weſtliche Winde erforderlich ſeyn

Kleine Schiffe, die oſtwärts beſtimmt ſind, können ſich eines auf der öſtlichen Seite von Skougeröe befindlichen kleinen Hafens, Heſtholm genannt, bedienen, der 6 bis 7 Faden Tiefe und Sandgrund hat, von welchem ſie mit den Winden zwiſchen Norden und S. W. auslaufen können.

In der Bucht Norden vor Skougeröe liegt der Flecken Lilleſand. Der Hafen, welcher theils gerade vor dem Orte auf ſandigem Boden 12 Faden, nordwärts abnehmende Tiefe, und theils in der Tingsager-Bucht 3 à 4 Faden Tiefe und Sandgrund hat, iſt für viele Schiffe geräumig genug; die Ausſegelung von da kann ſowohl mit allen nördlichen, als auch mit weſtlichen Winden geſchehen.

Innerhalb Hummelöe, zwiſchen derſelben und Bergöe, findet man einen guten Hafen, Hummelſund genannt, in welchen Schiffe bis zu der Größe einer Fregatte einlaufen können, wo ſie mit Ankern und Landtauen vorn und hinten verteuen müſſen. Die Tiefe beträgt 8 bis 9 Faden und der Grund hat Sand und Moder. Weil es zwiſchen den außerhalb des Hafens liegenden kleinen Inſeln verſchiedene Ein- und Ausfahrten giebt, ſo kann man ſowohl mit allen weſtlichen Winden, als auch mit den öſtlichen, welche nördlicher als Oſten ſind, von da auslaufen.

An der nördlichen Seite von Katholm giebt es einen kleinen guten, ſogar den großen Schiffen dienlichen Außenhafen, der 8 bis 9 Faden Tiefe und ſandigen Boden hat, woſelbſt ſie am Lande verteuen müſſen. Die Ausſegelung von da kann nach beiden Seiten mit allen nördlichen Winden geſchehen. Der Hafen iſt zwar eingeſchloſſen und vor Seebewegungen ruhig, allein man wird, weil die Holme nur klein und flach ſind, den Seewinden ziemlich ſtark ausgeſetzt ſeyn.

Gleich Norden vor dem letzterwähnten, an der Küſte des feſten Landes, giebt es in Klingſundkilen einen ſichern und wider die Seewinde beſſer beſchützten Hafen, wo Schiffe, die bis auf 16 Fuß tief ſtechen, einlaufen können. Der Ankerplatz hat von 7 bis 4 Faden weſtwärts abnehmender Tiefe und ſandigen Boden. Zur Ausſegelung von da ſind weſtliche Winde erforderlich.

Die Inſel Homborgöe wird, obgleich ſie etwas niedriger iſt, als das innerhalb derſelben liegende Land, doch als eine Inſel leicht erkannt werden können, und zudem iſt ſie durch eine Windmühle ausgezeichnet, die man von allen Seite etwa 2 Meilen weit ſehen kann; weil dieſe Windmühle, mit Ausnahme der bei Gammel Helleſund liegenden, Seite 68 erwähnten, die einzige auf der ganzen Küſte iſt, ſo kann man, wenn eine Windmühle in den Kompaßſtrichen zwiſchen Weſten und N. N. W. gepeilt wird, deſto völliger überzeugt ſeyn, daß die Inſel, welche man vor ſich hat, Homborgöe iſt; denn die bei Gammel Helleſund kann, wie erwähnt, nicht unter den Richtungen geſehen werden. Ueberhaupt liegt dieſe Mühle viel näher der äußerſten Küſte als die vorhergedachte.

In der Durchfahrt zwiſchen der Inſel Homborgöe und dem feſten Lande, welche Homborgſund genannt wird, ſind verſchiedene ſehr gute Ankerplätze vorhanden. Dicht bei der weſtlichen Seite der Inſel giebt es einen guten Ankerplatz auf verſchiedenen Tiefe von 6 bis 24 Faden, wo der Grund lehmig und mit Seegras bewachſen iſt; auch kann man zwiſchen der öſtlichen Mündung und der kleine Bucht Dannevig auf 18 bis 24 Faden Lehmgrund ankern. Aus dem Sunde kann man nach beiden Seiten ſegeln, und zwar aus der weſtlichen Mündung mit den Winden von N. bis O. S. O., und aus der öſtlichen mit den Winden von S. W. durch N. bis N. N. O. Unter der Küſte des feſten Landes kann man in Nordmandsvig auf 10 bis 12 Faden Tiefe, Lehmgrund einſtweilen ankern, wo weſtliche und nördliche Winde zur Ausſegelung erforderlich ſind; hiernächſt iſt Dannevig, wo es auf lehmigem Boden 24 bis 12 Faden, landwärts abnehmende Tiefe giebt, für oſtwärts gehende Schiffe bequem; und endlich iſt die nordwärts auf den Hof Hove zu eingehende Bucht Hovskilen, wo man 30 bis 10 Faden einwärts abnehmender Tiefe und ebenfalls Lehmgrund findet, dagegen nur den weſtwärts gehenden Schiffen dienlich.

Der Meerbuſen Buefiord geht mit drei Armen ins Land hinein und hat vier verſchiedene einſtweilige Ankerplätze: Brathovde, Steen, Narholmskile und Strandfiordgab; an dem letzten Orte iſt es auf einem grasichten und lehmigen Boden 10 bis 12 Faden tief, die andern haben eine geringere Tiefe; es ſind weſtliche Winde zur Ausſegelung erforderlich. Wenn man nicht durch Umſtände gezwungen wäre ſich dieſer Ankerplätze zu bedienen, ſo iſt es beſſer nach Homborgſund oder Gros-Fiord zu ſegeln.

Kleine Schiffe, die oſtwärts beſtimmt ſind, können, beſonders im Sommer, auf der Weſtſeite der Inſel Biöröe einſtweilen ankern, wo es auf einem ſandigen und mit Seegras bewachſenen Boden 2 bis 4 Faden tief iſt. Die Ausſegelung von da kann mit weſtlichem bis Süd-Wind geſchehen.

Sollten Umſtände es erfordern, ſo kann ein Schiff in Maarevigkile einlaufen, um einſtweilen zu ankern, wo 6 bis 12 Faden Tiefe mit Sandgrund zu finden iſt. Um von da ausſegeln zu können, hat man nordweſtliche Winde nöthig.

Ferner werden Schiffe von mittlerer Größe einen recht guten einſtweiligen Ankerplatz in Kraagevig finden, deſſen Tiefe auf lehmigem Boden 10 Faden beträgt, wo ſie aber augenblicklich vorn und hintenverteuen müſſen. Um von da auslaufen zu können, werden weſtliche Winde erforderlich ſeyn.

In dem ſchmalen Sunde zwiſchen der Inſel Haaeöe und dem auf der weſtlichen Seite derſelben liegenden Holme, wo es auf einem grasichten und lehmigen Boden 3 Faden tief iſt, können mittelmäßige Schiffe, beſonders im Sommer, recht gut vorn und hinten verteuet, ſogar ohne ausgeworfenen Anker liegen. Weil es aber im innerſten des Sundes untief iſt, ſo können nur 6 Fuß tiefgehende Fahrzeuge ganz hindurch ſegeln; die übrigen müſſen folglich von derſelben Seite wieder hinaus, von welcher ſie hereinkamen. Sowohl oſt- als ſüdweſtwärts beſtimmte Schiffe können mit allen nördlichen Winden auslaufen. Bei ungeſtümem Wetter wird man in dem Sunde zwar einiger Deining, jedoch keinem Seegange ausgeſetzt ſeyn.

In Grosfiord ſind verſchiedene einſtweilige Ankerplätze, zu und von welchen die Schiffe nach ihrer verſchiedenen Größe auf mehrern Wegen ein- und auslaufen können; Orlogs- oder große Schiffe können jedoch nur von Süden her dicht Oſten um Herröe da hineinſegeln, wozu ſie, weil es der Scheren und Gründe wegen daſelbſt eine ſehr enge Einfahrt giebt, ſogar gutes Wetter und raumen Wind nöthig haben; dergleichen große Schiffe können nur mit nordöſtlichen Winden auslaufen. Schiffe von 17 bis 18 Fuß Tiefſtechen können durch die Einfahrt zwiſchen den Klippen Svartingen und den benachbarten Holmen und Scheren ſegeln; allein die Einfahrt bei den Hampholmen kann nur von 10 bis 11 Fuß tiefgehenden Schiffen benutzt werden.

Bei dem innerſt in Grosfiord liegenden Flecken Grimſtad, welcher ein Schiffswerft hat, findet man einen guten Hafen von 12 Faden Tiefe mit Lehmgrund; allein ſolche Schiffe, die ihres Tiefſtechens wegen, nicht bei den Hampholmen auslaufen können, werden ganz nördliche Winde nöthig haben, um von dieſem Orte in See zu ſtechen.

Zwiſchen den Inſeln Hesnäsöe und Qualöe hat man einen ſchmalen Sund, wo Fahrzeuge, die nicht über 6 Fuß tief ſtechen, durchſchiffen können; gerade vor der innerſten Mündung des Sundes, zwiſchen den Inſeln und dem feſten Lande, giebt es aber einen ſehr guten Hafen, wo man die Tiefe von 28 bis 18, auf dem Sund zu bis 5 Faden abnehmend, und den Grund lehmig und moderig findet; weil man zu dieſem Hafen von beiden Seiten, nämlich von Süden her Weſten um Hesnäsöe, und von der andern Seite her Nordoſten um Qualöe einlaufen kann, ſo iſt derſelbe beides oſt- und weſtwärts gehenden Schiffen dienlich. Man kann mit allen weſtlichen und den öſtlichen Winden, die zwiſchen Oſten und Norden ſind, von da auslaufen.

Mittelmäßige Schiffe, die weſtwärts beſtimmt ſind, finden in Fevigkilen einen Nothhafen, deſſen Tiefe auf lehmigem Boden 6 à 7 Faden beträgt, wo ſie mit nördlichem bis O. N. O. Wind auslaufen können.

Kleine Schiffe können durch den zwiſchen den Holmen Ryvingen befindlichen Sund ſegeln, wo ſie, wenn Windſtille und Strom ſie verhinderten einen beſſern Hafen zu erreichen, auf 3 à 4 Faden Tiefe und Sandgrund einſtweilen ankern können.

Für kleine Fahrzeuge giebt es bei Hasla unter der Landſpitze Espenäs ebenfalls einen einſtweiligen Ankerplatz, deſſen Tiefe nur 8 bis 17 Fuß beträgt, wo ſie zur Ausſegelung weſtliche Winde nöthig haben.

Auf der Weſtſeite von Gierkholm giebt es im Sommer für Schiffe von allen Größen einen recht guten Ankerplatz von 6 à 7 Faden Tiefe mit Sandgrund; von der weſtlichen oder ſüdlichen Seite her, können nur 12 bis 13 Fuß tiefgehende Schiffe da hineinſegeln, und dieſe können mit allen brauchbaren Winden wieder auslaufen, aber die größern Schiffe müſſen von der nordöſtlichen Seite hinein, und folglich denſelben Weg wieder hinaus.

In einer Bucht des feſten Landes Weſten vor Gierkholm findet man drei Ankerplätze: Sömskilen iſt eine Rhede, wo die Schiffe auf 5 bis 6 Faden Tiefe mit ſandigen Boden vor Anker ſchwaien, und wo ſie mit allen weſtlichen Winden unter Segel gehen können. Zwiſchen Asperholm und dem feſten Lande hat man dagegen einen ruhigern Hafen von 8 bis 9 Faden Tiefe mit Modergrund, der aber eigentlich nur den oſtwärts gehenden Schiffen dienlich iſt. Weiter nördlich in der Bucht findet man den dritten Ankerplatz, der 10 bis 12 Faden Tiefe und ſandigen Boden hat, wo man, weil derſelbe weniger eingeſchloſſen iſt als der vorige, leichter zu beiden Seiten unter Segel gehen kann. Obgleich dieſe Ankerplätze ſogar für die größten Schiffe eine hinlängliche Tiefe haben, ſo ſind ſie, der zwar nicht langen, allein doch theils engen und theils gekrümmten Ein- und Ausfahrten wegen, eigentlich nur den mittelmäßigen Schiffen dienlich.

Schiffe von allen Größen, die während des Einſegeln nach der Inſel Märdöe oder nach Arendals Häfen einen zu ſchralen öſtlichen Wind erhalten hätten, können in einen guten Hafen, Flödeviig genannt, einlaufen, wo die Tiefe auf einem lehmigen Boden 12 Faden beträgt. Die größten Schiffe können dicht Weſten um Tve-Eſtene, wie auch zwiſchen Ydre- und Indre-Torungen, und endlich Norden um Indre Torungen ſegeln; 6 bis 8 Fuß tiefgehende Fahrzeuge können aber auch zwiſchen Ydre Torungen und Tve-Eſtene durchſegeln. Bei eintretender Windſtille könnte man des Stromes wegen, jedoch nur um eine kurze Zeit zu verweilen, zwiſchen Indre Torungen und Märdöe auf 4 bis 12 Faden Tiefe mit ſandigem Boden ankern. Ein jeder wird aus der Karte leicht ſchließen, daß man zur Anleitung zwiſchen den ober- und unterhalb des Waſſers liegenden Holmen und Scheren eines guten Lootſen bedarf. Die Ausſegelung aus Flödeviig kann mit allen den Winden, welche zwiſchen O. N. O. und S. W. z. S. enthalten ſind, geſchehen. Kleine Schiffe, die nicht über 8 Fuß tief ſtechen, können zwiſchen Havsöe und dem feſten Lande durchſegeln.

Innerhalb der Inſel Märdöe, welche gerade vor der nach Arendal führenden ſüdlichen Einfahrt liegt, ſind verſchiedene Nothhäfen und Ankerplätze vorhanden. Zwiſchen Märdöe und dem mitten vor der nördlichen Seite derſelben liegenden Holme, Skudholm genannt, findet man einen Ankerplatz, der Märdöe-Hafen genannt wird, wo es auf ſandigem Boden 12 Faden, auf die Inſel zu abnehmende oder nordwärts zunehmende Tiefe giebt, weswegen man, obgleich die Inſel einigen Schutz giebt und mit Verteuringen gut verſehen iſt, bei ſüdlichen Winden hier gleichwohl nicht ſo ganz ſicher liegt; ungeachtet man an dieſem Orte bei ſüdöſtlicher harten Kühlte ſogar einigem Seegange ausgeſetzt iſt, und obgleich bei N. W. Wind ziemlich ſtarke Windſtöße vom Lande aus fallen, ſo wird derſelbe dennoch als Nothhafen ſehr geſucht. Große Schiffe können nur Weſten um Märdöe auslaufen. Beim Ausſegeln von Märdöe-Hafen werden nordöſtliche Winde erfordert. Auf der weſtlichen Seite von Jesöe giebt es einen guten Ankerplatz auf 14 Faden tiefem Waſſer, von welchem man weſtwärts hinaus leichter unter Segel gehen kann, als von Märdöe-Hafen. Oſten um Märdöe zwiſchen derſelben und Jesöe giebt es nur für 11 à 12 Fuß tiefgehende Schiffe Tiefe genug, und zwiſchen Jesöe und der ſüdlichſten Pünte von Tromöe iſt es nur 7 bis 8 Fuß tief. Bei landwärts wehendem Winde und ungeſtümer See, könnte es ſogar für kleine Schiffe gefährlich ſeyn, dieſe beiden Einfahrten anzuthun.

Auf der Einfahrt von Märdöe nach Arendal giebt es einige Ankerplätze, deren ſich zuweilen Schiffe bedienen, wenn ſie aus der einen oder der andern Urſache von der See her einen Hafen auf kurze Zeit zu ſuchen genöthiget ſind, damit ſie bei der erſten Gelegenheit wieder in See ſtechen können; ſo wie auch die Schiffe, welche von Arendal auslaufen wollen, ſich in der Abſicht da hineinlegen, um den erſten dienlichen Wind deſto leichter benutzen zu können. Der erſte dieſer Ankerplätze iſt bei Råveſand unter der Inſel Tromöe, wo es auf einem guten haltbaren Ankergrund von 20 bis 14 à 13 Faden ſüdwärts abnehmende Tiefe giebt. In einer Bucht dicht Weſten von Råveſand finden kleine Schiffe einen einſtweiligen Ankerplatz, wo ſie gleich vorn und hinten verteuen müſſen; die Tiefe deſſelben beträgt 3 bis 6 Faden, und der Grund, welcher auf einigen Stellen ſteinig iſt, beſteht mehrentheils aus Lehm.

Ungefähr Råveſand gegenüber, auf der weſtlichen Seite der Einfahrt nach Arendal, giebt es in Sandviig für ein- und ausgehende Schiffe von allen Größen einen einſtweiligen Ankerplatz, von welchem ſie ſowohl ſeewärts als einwärts leichter und mit mehrern Winden unter Segel gehen können, als von dem letzterwähnten. Es muß auch hier gleich, entweder einfach oder mehrfach verteuet werden.

Arendal iſt eine der beträchtlichen Handelsſtädte in Norwegen, welche der lebhaften Schiffahrt wegen mit 3 Werften verſehen iſt, wo ſogar die größten Schiffe ausgebeſſert werden können. Weil es auf beiden Seiten eine Ausfahrt giebt, ſo kann man von da, entweder bei Mårdöe vorbei oder oſtwärts durch Tromöeſund, mit allen den Winden auslaufen, womit man die äußere Küſte zurücklegen kann; da dieſe Ausfahrten aber lang ſind, ſo hat der Wind in den Fahrbahnen, zwiſchen dem hohen und gebirgigen Lande, nicht ſelten eine ganz andre Richtung, als außen in der See. In Tromöeſund findet man ebenfalls einſtweilige Ankerplätze, deren man ſich nöthigen Falls bedienen kann.

Von Arendal, Tromöeſund mit begriffen, nach Chriſtianſand und umgekehrt, können große Schiffe beinahe den ganzen Weg binnenſcheers, doch außen um die Inſel Juſtöe ſegeln; kleine Fahrzeuge, die nicht über 6 Fuß tief ſtechen, können aber auch binnen um Juſtöe und alle zwiſchen dieſer Inſel und Gammel Helleſund liegende kleine Inſeln hindurchſchiffen. Die Fahrbahn innerhalb der zwiſchen Gammel Helleſund und Lilleſand liegenden Scheren, wird Blindeleie genannt.

Von Arendal bis nach Oſter-Riisöer hin, nimmt das feſte Land an Höhe allmählich zu, und iſt ziemlich mit Wald bewachſen. Bei Anthuung der Küſte ſind die vorhererwähnten Gebirge Tromlingerne und Hovdefield als Landmarken dienlich; näher der Küſte ſind keine ſo ausgezeichnete Berge vorhanden, daß man ſich deren zu dieſem Zwecke bedienen könnte. Dagegen giebt es, wenn man ſich dem Lande nähert, zwei andre ſehr ausgezeichnete Gegenſtände: die Tromöe'r Kirche und der Oſter-Riisöer-Fleck. Die Vertonungen von dieſen beiden Gegenſtänden ſind auf der Karte ſo dargeſtellt, wie ſie mit einem guten Fernrohr in einer Entfernung von 1 oder 1½ Meile auf der See geſehen werden. Der Oſter-Riisöer-Fleck iſt ein auf einem dicht Norden vor der Stadt liegenden Gebirge weißgetünchter Fleck, der ſolchergeſtalt als Seemarke weiß gehalten wird. Wenn dieſer und die Tromöe'r Kirche, welches oft der Fall iſt, zugleich geſehen werden, ſo wird man durch die Kreuzpeilungen derſelben die habende Lage gegen die Küſte mit Sicherheit beſtimmen, und nach Umſtänden das Land anthun können, um einen beliebigen Hafen zu ſuchen. Sollte man ſo unter das Land kommen, daß nur einer von den weißen Gegenſtänden ſichtbar wäre, und man wäre zweifelhaft, ob derſelbe die weiß angeſtrichene Kirche oder der auf dem Berge getünchte Fleck ſei, ſo wird der achtſame Seefahrer, wenn er zugleich die Marken der Gebirge Tromlingerne und Hovdefield ſehen kann, durch die Peilungen derſelben, mit dem ſichtbaren weißen Fleck verglichen, unfehlbar folgern und zuverläßig beſtimmen können, welcher von dieſen Gegenſtänden er erblickt; übrigens kann man ſie dadurch unterſcheiden, daß die Kirche auf einer ziemlich flachen Küſte liegt, außerhalb welcher auch nicht der kleinſte Holm vorhanden iſt; allein der Fleck auf dem Berge bei Oſter-Riisöer hat eine höhere Lage, und es liegen außerhalb deſſelben mehrere ſehr kennbare ſpitzige Inſeln. Mit einem guten Fernrohr wird man außerdem den Unterſchied zwiſchen einem Gebäude und einem auf einem Berge blos weißgetünchten Fleck bald bemerken, und in einer gewiſſen Entfernung zugleich die Häuſer in Oſter-Riisöer erkennen können.

Auf der äußerſten Seite von Tromöe iſt Alvekilen, beſonders im Sommer, ein ziemlich guter Hafen von 8 bis 10 Faden Tiefe mit Sandgrund, deſſen man ſich insbeſondere bedienen kann, wenn man des Stromes, ſtillen Wetters oder ſchralen Windes wegen die Einfahrt bei Mårdöe oder nach Tromöeſund verfehlen ſollte. Die Ausſegelung von da kann mit den Winden von N. N. O. durch Norden bis S. W., und bei gutem Wetter auch wohl mit noch ſüdlichern Winden geſchehen; die landwärts wehenden Winde werden aber Deining in dem Hafen verurſachen. In dem nördlichen Theile des zwiſchen Tromöe und der kleinen Inſel Tromlingen befindlichen Sundes, können Schiffe im Sommer auf 8 Faden Tiefe und ſandigen Boden einſtweilen ankern, und von da mit allen weſtlichen Winden auslaufen.

Die Mündung von Tromöeſund kan man in einer Entfernung von 1 à 2 Meilen oſtwärts deutlich erkennen. Außerdem iſt dieſe Einfahrt vor den andern, welche auch weſtwärts ins Land hineingehen, durch zwei, eine auf jeder Seite der Mündung aufgeführte Warden oder hölzerne Pyramiden, wovon eine auf jeder der niedrigen Pünten Jetmertange und Skindfeltange ſtehen, vorzüglich ausgezeichnet. Zugleich wird man hier außerhalb der Küſte erkennen können, daß es Durchfahrten und Oeffnungen zwiſchen den Inſel Böröe, Sandöe, Askeröe und Lyngöer-Inſeln ꝛc. giebt, wie auch, daß dieſe Inſeln, welche etwas niedriger als das innerhalb derſelben liegende Land ſind, von dem feſten Lande abgeſondert liegen. Sollte man bei Anthuung der Einfahrt von Tromöeſund nicht die Einſegelung nach Arendal beabſichtigen wollen, ſondern man wollte blos harten Wetters oder widrigen Windes wegen einlaufen, um einſtweilen zu ankern, ſo wird man zu dieſem Zwecke gleich innerhalb der Mündung drei ſehr gute Häfen finden.

Die beim Einſegeln am Backbord, an dem N. O. Ende von Tromsöe befindliche Bucht Kiörvig iſt für Schiffe von allen Größen und beſonders den oſtwärts gehenden dienlich, wo ſie mit den Winden zwiſchen S. und W. N. W. auslaufen können; es iſt daſelbſt auf lehmigem Boden von 14 bis 4 à 3 Faden einwärts abnehmender Tiefe zu finden.

Auf der andern Seite giebt es in Nareſtöe ſogar für die größten Schiffe einen guten und ziemlich geräumigen Hafen, der von 18 bis auf 7 Faden einwärts allmählig abnehmender Tiefe, Lehm und Modergrund hat. Für weſtwärts beſtimmte Schiffe iſt der O. N. O. Wind der ſchralſte, womit ſie auslaufen können; oſtwärts gehende können aber mit weſtlichen Winden ausſegeln.

Etwas weiter einwärts auf derſelben Seite findet man einen kleinen Hafen, Dalskile genannt, der nur 3 Faden Tiefe, Sand und Modergrund hat, weswegen derſelbe nicht von Schiffen benutzt werden ſollte, die über 16 Fuß tief ſtechen.

Auf der äußerſten Seite der Inſel Flagſtadöe giebt es in einer kleinen Bucht bei Maaghölm einen einſtweiligen Ankerplatz von 7 Faden Tiefe mit Sandgrund, deſſen man ſich bei Windſtille des Stromes wegen bedienen kann; weil der Raum daſelbſt aber enge iſt, ſo wird derſelbe nur den kleinen oder mittelmäßigen Schiffen dienlich ſeyn.

Schiffe, die nicht über 14 à 15 Fuß tief ſtechen, finden in Kalvſund zwiſchen Flagſtadöe und Kalvöe einen Hafen, der 8 bis 14 Faden Tiefe, Sand und Lehmgrund hat. Man hat daſelbſt den Vortheil mit allen den Winden auslaufen zu können, mit welchen man die Küſte zurücklegen kann.

In dem Sunde zwiſchen Flagſtadöe und Tverdalsöe findet man einen ſehr guten Hafen, der von 14 bis 6 Faden einwärts allmählig abnehmender Tiefe hat. Man kann von da mit allen weſtlichen und nördlichen bis N. N. O. Winden bequem auslaufen.

Auf der Oſtſeite von Tverdalsöe giebt es einen ziemlich guten Hafen, Skieggeſtöe genannt, der auf ſandigem Boden 12 bis 18 Faden Tiefe hat, und der für ziemlich große Schiffe dienlich iſt; eine Orlogs-Fregatte könnte ſich ſogar deſſen bedienen, für größere Schiffe wird er aber zu enge ſeyn. Die Ausſegelung von da kann mit allen weſtlichen Winden geſchehen.

Auf der ſüdweſtlichen Seite der Inſel Boröe *) findet man einen guten einſtweiligen Ankerplatz, Sandviig genannt, deſſen Tiefe auf ſandigem Boden 17 bis 18 Faden beträgt, von welchem man mit allen nördlichen und öſtlichen bis O. z. N. Winden auslaufen kann. Dicht Oſten vor demſelben können Schiffe in einer Bucht, Udgaardſtrand genannt, auf 3 à 4 Faden Tiefe, auf ſandigen Boden einſtweilen ankern.

Ferner wird man auch auf der Südoſtſeite von Böröe einen kleinen engen Hafen von 3 Faden Tiefe mit Modergrund finden, der den mittelmäßigen Schiffen dienlich iſt, von welchem ſie mit allen weſtlichen Winden ausſegeln können.

Zwiſchen Tverdalsöe und Boröe ſegelt man zu dem ungefähr ¼ Meile quer ins Land eingehenden Meerbuſen Oxefiord hinein; am Ende deſſelben liegt der Flecken Tvedeſtrand, welcher einen ſehr guten Hafen hat. In dem Meerbuſen giebt es ein Paar einſtweilige Ankerplätze, deren diejenigen ſich bedienen können, welche beim Ein- oder Ausſegeln ſtilles Wetter oder veränderlichen Wind vorfinden möchten; denn außerdem werden keine, wenn ſie an dieſem Orte nichts zu löſchen oder zu laden haben, ſo weit hineinlaufen, um blos einſtweilen zu ankern. Zur Ausſegelung von da hat man ganz nördliche Winde nöthig.

Indeſſen könnte doch der Fall eintreffen, daß man den erſten in Oxefiord, unter dem feſten Lande Norden vor Tverdalsöe befindlichen Ankerplatz, Börviig genannt, zu ſuchen veranlaßt würde, wenn man nämlich von der See her bei einer ſo harten Kühlte da hineinkäme, daß es nicht rathſam wäre ſich einer der vorgedachten Ankerplätze Sandviig oder Skiegggeſtöe zu bedienen um einſtweilen zu ankern. Man findet daſelbſt 18 Faden, einwärts abnehmende Tiefe und Lehmgrund. Die Ausſegelung kann nur mit nördlichen Winden geſchehen.

Die Bucht bei der Südhucke von Sandöe, Kilen oder Neuhafen genannt, iſt für Schiffe, die nicht über 11 Fuß tief ſtechen, ein dienlicher Nothhafen. Die weſtwärts beſtimmten Schiffe können mit allen öſtlichen, und die oſtwärts beſtimmten mit nordweſtlichen bis W. z. S. Winden von da auslaufen. Kleine Schiffe,

*) Obgleich man die Namen aller an der Küſte befindlichen und in der Beſchreibung gedachten Ankerplätze ſo viel möglich auf der Karte angedeutet hat, ſo erlaubt der Raum bei den engen Fahrbahnen doch nicht immer, daß man ſie allenthalben beiſchreiben kann; ſolche ſind: Sandviig, Bördekile und einige wenige mehr; allein dieſe Beſchreibung und die Anleitung der Lootſen, werden dem Seefahrer ohne Zweifel hinlängliche Aufklärung ſeyn.

denen die Ausfahrt Oſten um Fuglöe tief genug iſt, können mehrere weſtliche Winde zur Ausſegelung benutzen. In dem Hafen findet man 11 Faden Tiefe und ſandigen Boden.

Zwiſchen die außerhalb Sandöe liegenden Holme kann man zu einem innerhalb derſelben befindlichen Hafen, Klaaeholmſund genannt, hineinſegeln. Zwar iſt es bei Seebewegungen unſicher mit größern als 12 bis 13 Fuß tiefgehenden Fahrzeugen da einzulaufen, allein bei ruhiger See könnte doch ein 16 Fuß tiefſtechendes Schiff ſich daſelbſt hineinſchleichen. In dem Hafen iſt es auf ſandigem und graſichtem Boden 6 bis 10 Faden tief. Die Ausſegelung kann mit allen den Winden geſchehen, mit welchen man die Küſte zurücklegen kann. Sowohl dieſer als auch mehrere dergleichen äußere Häfen gewähren durch ihre Lage den Vortheil, daß man ſich deren gewöhnlich ſpät im Herbſte oder zeitig im Frühjahre, wenn die innern Meerbuſen noch mit Eis belegt ſind, bedienen kann, in ſo fern es nicht durch Treibeis in der See verhindert wird.

In dem Sunde zwiſchen Böröe und Sandöe findet man 3 einſtweilige Ankerplätze, die ſogar den größten oder Orlogs-Schiffen dienlich ſeyn können, nämlich, bei Rageviig auf Sandöe, wo der Anker auf einer Tiefe von 14 bis 16 Faden, auf Lehm und Schlickgrund fallen ſoll; in dem auf derſelben Seite befindlichen Hafen Haven, iſt es auf einem Grunde von gleicher Beſchaffenheit 14, 15 bis 17 Faden tief, wo kleine Schiffe vor den Landtauen liegen; und endlich kann man ſich der Bucht Asperviig auf der N. O. Seite von Böröe bedienen, wo gewöhnlich ohne ausgeworfenen Anker vorn und hinten verteuet wird. Der Sund hat beinahe überall in der Mitte 26 Faden Tiefe. Von dieſen Häfen kann man mit allen nordöſtlichen bis O. N. O. Winden, ja nach Beſchaffenheit des Wetters und des Stromes ſogar bis mit O. z. N. Wind ausſegeln; mit ſüdlichen Winden kann man binnenſcheers nordoſtwärts ſegeln, um bei Lyngöer-Inſeln, Stangholm u. ſ. w. in See zu ſtechen. Auf dieſem Wege giebt es innerhalb Askeröe, bei Lögtöe einen einſtweiligen Ankerplatz, von welchem ſogar große Schiffe nach beiden Seiten auslaufen können.

Norden um Sandöe kann man auch in den erwähnten Sund einlaufen, und mit ſüdweſtlichen Winden denſelben Weg ausſegeln. Dieſe Einfahrt hat zwar für 18 à 20 Fuß tiefgehende Schiffe Tiefe genug, allein ſie iſt für große Schiffe doch ziemlich enge und unrein; dagegen können aber mittelmäßige Schiffe ſich deren beſſer bedienen, und dieſe finden auf der Nordſeite von Sandöe einen guten Hafen, Oſter-Sandöe-Hafen genannt, von welchem ſie mit allen weſtlichen bis S. W. Winden auslaufen können; es iſt daſelbſt auf dem Ankerplatze 11 Faden tief und der Grund iſt moderig. Für mittelmäßige Schiffe giebt es ferner einen guten Hafen bei der ſüdweſtlichen Hucke von Askeröe, von welchem ſie mit allen nördlichen Winden, und zwar mit den öſtlichen durch den Sund zwiſchen Böröe und Sandöe, und mit den weſtlichen Norden um Sandöe in See ſtechen können; in dem Hafen iſt es auf moderigem Boden 9 bis 10 Faden tief.

Zwiſchen den Lyngöer-Inſeln und der Inſel Steensöe giebt es eine Durchfahrt, in welcher der Ankergrund, mit verſchiedenen Tiefe, ſandig und lehmig iſt; ſollte ein Schiff genöthiget ſeyn daſelbſt einſtweilen zu ankern, ſo muß es des engen Raumes wegen augenblicklich vorn und hinten verteuen.

Von Süden her können 16 Fuß tiefgehende Schiffe, wenn keine Seebewegungen Statt finden, durch Giſegab, die Einfahrt zwiſchen Askerſtangholm und Gieſe-Schere paſſiren, die größten Schiffe können aber zwiſchen Gieſe und Fiskeſkiär hineinſegeln, welche Einfahrt Fiskeſkiärgab genannt wird. Gerade in der nordöſtlichen Mündung der Einfahrt zwiſchen den beiden Lyngöer-Inſeln liegt ein Grund, über welchen nur 18 Fuß tiefgehende Schiffe hinwegſegeln können.

Von allen zwiſchen den Lyngöer-Inſeln befindlichen einſtweiligen Ankerplätzen können Schiffe mit allen den Winden auslaufen, mit welchen ſie die Küſte zurücklegen können.

Zwiſchen den Klippen Fladſkiärene und den übrigen, welche in der Strecke N. O. vor den Lyngöer-Inſeln liegen, giebt es verſchiedene Einfahrten, auf welchen man zu drei unter der Küſte des feſten Landes befindlichen Ankerplätzen hingelangen kann: Winterſtöe iſt, beſonders für mittelmäßige Schiffe, ein guter Hafen, der 10 Faden Tiefe, lehmigen und weichen Grund hat, von welchem man mit nördlichen bis N. N. O. Winden ausſegeln kann; an dem S. W. Ende von Riisöe findet man einen Hafen von gleicher Beſchaffenheit, wo mehrere Winde zur Ausſegelung nach beiden Seiten können benutzt werden; endlich iſt Quärnkilen ein Hafen, der jedoch nur mittelmäßigen Schiffen dienlich iſt, welche von da mit nördlichen bis N. O. Winden auslaufen können.

Sollte ein Schiff während des Einſegelns nach Oſter-Riisöer einen ſo ſchralen nördlichen Wind erhalten haben, daß es dieſen Ort nicht erreichen könnte, ſo kann es in Sandnäsfiord einlaufen, und ſich des in Loukeviig befindlichen guten Hafens bedienen, wo die Tiefe auf ſandigem Boden von 16 bis 8 Faden abnehmend iſt. Die Ausſegelung von da geſchieht mit weſtlichen bis S. S. W. Winden, von welchen der letzte der ſchralſte Wind iſt, mit dem man auslaufen kann.

In Randsviigbucht findet man auch einen ſolchen Ankerplatz, wie der letzterwähnte, welcher von 8 bis 3 Faden abnehmende Tiefe und Sandgrund hat, wo man mit denſelben Winden ausſegeln kann.

Oſter-Riisöer, eine von Norwegens thätigen Handelsſtädten, hat einen ſehr guten und geräumigen Hafen, in welchem eine Menge, ſowohl große als kleine Schiffe nach ihrer Größe und Beſtimmung auf verſchiedenen Tiefen von 4 bis 24 Faden liegen können, und zu welchem ſie durch verſchiedene zwiſchen den außerhalb liegenden Inſeln, Holmen und Scheren befindlichen Einfahrten hinein gelangen können. Man findet hier auf der Nordſeite der Stadt ein gutes und großes Schiffswerft, wo die größten Schiffe können gekielholt werden. Bei Anthuung dieſes Orts von der See her, iſt der Seite 72 erwähnte Oſter-Riisöer-Fleck eine unverkennbare Marke. Die Ausſegelung von Oſter-Riisöer in die See hinaus, kann nach beiden Seiten, und folglich mit allen den Winden geſchehen, mit welchen man die Küſte zurücklegen kann. Auf der öſtlichen Ausfahrt findet man verſchiedene Ankerplätze, deren die Schiffe ſich bei veränderlichem Winde, ſtillem Wetter und des Stroms wegen bedienen können; ſolchergeſtalt kann man zwiſchen den Wäröer-Inſeln und den nordöſtlich vor ihnen liegenden Klippen auf ein Paar Stellen einſtweilen ankern; auch giebt es in Hönneböekilen einen Nothhafen, der 10 bis 11 Faden, einwärts abnehmende Tiefe und Lehmgrund hat, von welchem man nur mit nördlichen Winden auslaufen kann; ferner kann man auch in Quärnkilen und Ormedalsbucht auf 7 bis 9 Faden Tiefe, mit ſandigem Boden, gut verweilen, wo zur Ausſegelung nach beiden Seiten die Winde Norden vor Oſten und Weſten reſpective dienlich ſind. Außerhalb der äußerſten Scheren liegt eine Bank, Store Giersboe genannt, die ungefähr 1½ Viertelmeile lang iſt und verſchiedene Tiefen hat; der auf der Mitte unzulänglichen Tiefe wegen dürfen Schiffe aber nicht darüber wegſegeln; bei landwärts wehendem Winde und Seebewegungen kabbelt die See merklich an derſelben.

Die Küſtſtrecke von Giernäs bis Porter bei Haslumfiord, welche Gieren genannt wird, iſt unten an der Seekante zwar ſehr niedrig, doch aber klippig und mit kleinen Hügeln beſetzt, und man wird außerhalb derſelben gar keine Inſeln ſehen; es iſt aber längs dieſer Strecke, bis auf beinahe ¼ Meile von derſelben entfernt, voll von kleinen, theils ſichtbaren und theils blinden Scheren, an deren äußerſten Seiten die Tiefe bis auf 30 à 40 Faden plötzlich zunimmt, wodurch bei der geringſten Seebewegung ſtarke Brandungen auf dieſer Strecke entſtehen. Es ſind auch keine Häfen hier, deren man ſich nöthigen Falls bedienen könnte; indeſſen iſt doch für kleine Fahrzeuge, wenn ſie ſich bei ſchwacher Kühlte des Stromes wegen nicht von der Küſte entfernen, oder einen beſſern Hafen erreichen könnten, entweder in Ellingsviig oder innerhalb Einersholm Rettung zu finden; es werden aber wohlbekannte Lootſen erfordert, um ſie da hinein zu geleiten.

Auf der See, 2 bis 3 Meilen ſüdlich von Jomfrueland aus, kann man ſowohl die in das feſte Land eingehende Bucht, in welcher die außerhalb der Stadt Krageröe befindlichen Inſeln liegen, als auch den gegenſeitigen Abſtand dieſer Inſeln und ihre Trennung von dem feſten Lande deutlich erkennen; äußerſt wird man die lange, ſchmale und dabei ziemlich niedrige Inſel Jomfrueland gewahr, welche ſich beſonders auszeichnet, wenn man gerade vor oder gegen Oſten von derſelben iſt; das ſüdweſtliche Ende derſelben iſt ſo niedrig, daß es ſich nach der See zu ganz verliert, und das öſtliche iſt etwas mit Wald bewachſen. Da dieſe die einzige flache und ebene Inſel auf der ganzen Küſte iſt, ſo iſt ſie unverkennbar. Nördlich vor derſelben zeichnet ſich der tief eingehende Langeſunds-Meerbuſen aus. Die Inſel Straaeholm, welche die Mündung deſſelben auf der weſtlichen Seite begränzt, iſt niedrig und flach; allein Moeſteen, welche dicht vor derſelben liegt, iſt als eine weißliche, heuſchoberähnliche, ſpitze Klippe ſehr ausgezeichnet. Die Klippen Oddeſkiär ꝛc., nebſt dem kleinen Theile einer Landſpitze, welche man in N. O von Straaeholm aus, auf der Kante der Karte No. 6 findet, bilden die öſtliche Seite von Langeſunds-Meerbuſen.

Längs der Inſel Jomfrueland iſt ein Riff oder Landgrund zu finden, auf dem es, von ¼ bis ½ Meile von der Inſel aus, 20 bis 24 Faden tief iſt, welche Tiefe, wenn man der Inſel auf ⅛ Meile nahe kömmt, bis auf 7 à 8 Faden abnimmt; es iſt nicht rathſam ſich der Inſel zu nähern, ehe man überzeugt iſt Süden vor der blinden Schere Sveaboe zu ſeyn.

In der erwähnten Bucht, innerhalb oder Weſten vor Jomfrueland, liegt die Handelsſtadt Kragerøe, welche für Schiffe von jeder Größe einen geräumigen Hafen und zwei Werfte hat, wohin die Einfahrt auf verſchiedenen Wegen, zwiſchen den in der Bucht liegenden größern und kleinern Inſeln, geſchehen kann.

Die gebräuchlichſte und geräumigſte, obgleich an und für ſich ſelbſt ſchmale Einfahrt von der See nach Krageröe-Meerbuſen, geht zwiſchen Stangeſkiär und Fiordeboe hinein; doch können mittelmäßige Schiffe mehrere Stellen zwiſchen den Scheren, da hineinſegeln, z. B. Weſten um Kaperbrod, wo es für 15 Fuß tiefgehende Schiffe zwar tief genug, aber ſehr enge iſt, dieſer Einfahrt werden ſie ſich aber nur in dem Falle bedienen, wenn ſie in Porterhafen einſtweilen ankern wollen. Von den andern Seiten können 16 bis 17 Fuß tiefgehende Schiffe zu dieſem Orte hinein gelangen, die Einfahrten ſind aber ſehr enge.

In Haſlumfiord giebt es für Schiffe von jeder Größe einen geräumigen Nothhafen, Gamle Potter genannt, deſſen Tiefe auf lehmigem und weichem Grunde mehrentheils 16 Faden beträgt, von welchem ſie mit den Winden zwiſchen S. S. W. und Norden ausſegeln können.

Außer den beiden letztgedachten Häfen, welche zuweilen ſogar directe von der See her, ohne Beſtimmung oder Abſicht nach Kragerӧe zu gehen, als Nothhäfen geſucht werden, giebt es auf der Binnenſcheersfahrt nach dieſem Orte verſchiedene andre Stellen, wo Schiffe bei widrigem Strome und veränderlichen Windſtößen, welche unter einem gebirgigen Lande oft vorfallen, einſtweilen ankern können.

Neben der S. W. Hucke der Inſel Braatӧe findet man einen einſtweiligen Ankerplatz, Korſet genannt, der zwar 10 bis 11 Faden Tiefe und ſandigen Boden hat, allein des engen Raumes wegen nur den kleinen Schiffen dienlich iſt; es giebt zwiſchen den Süden vor der Inſel liegenden kleinen Holmen verſchiedene Einfahrten zu demſelben.

Sollte der Wind beim Einſegeln weſtlich ſeyn, ſo kann man, jedoch nur auf kurze Zeit, auf einer gerade vor der Hucke Strӧmsnäs liegenden kleinen Sandbank ankern, wo man den Anker in 10 à 11 Faden Waſſer fallen laſſen, und gleich bei den am Lande angebrachten Ringen verteuen muß; bei öſtlichem Winde ſollte aber kein Schiff daſelbſt liegen bleiben.

In Sidӧrsviig, gleich innerhalb der Hucke Strӧmsnäs, können dagegen beides ein- und ausgehende Schiffe, auf 10 à 11 Faden Tiefe mit ſandigem und feſtem Grunde, einſtweilen ankern.

In Wenneviig auf Skaadӧe giebt es für einkommende, und bei der Inſeln Saltnäve ſowohl für ein- als ausgehende Schiffe einen einſtweiligen Ankerplatz.

Diejenigen, welche von Nordoſten herkommen oder oberhalb Jomfrueland eintreffen, und nach Kragerӧe hinein wollen, können ſich verſchiedener Einfahrten bedienen: Durch den Korsſund, Süden um Odderӧe, und weiter zwiſchen Skaadӧe und Bӧrӧe hindurch, können nur 9 bis 10 Fuß tiefgehende Fahrzeuge ſegeln; zudem iſt dieſe Einfahrt ſehr gekrümmt und ziemlich unrein. Die zweite Einfahrt zwiſchen Gomӧe und Langӧe, wo 14 bis 15 Fuß tiefſtechende Schiffe durchſchiffen können, wird Langaardſund genannt. Endlich giebt es Norden vor Langӧe noch eine enge Einfahrt, Langӧeſund genannt, welche aber nur für 7 bis 8 Fuß tiefgehende Fahrzeuge ſchiffbar iſt. Man kann in allen dieſen Einfahrten ankern und verteuen.

In der öſtlichen Mündung von Langaardſund iſt ein guter Hafen, Rolighеden genannt, in welchen ſogar große Schiffe von der See her einſtweilen einlaufen können, wo ſie aber, weil der Raum zum Ankern zu enge iſt, vorn und hinten verteuen müſſen.

Innerhalb oder auf der weſtlichen Seite von Jomfrueland giebt es drei Ankerplätze, zu welchen man von der See her, ſowohl von Nordoſten als von Südweſten hineinſegeln kann. Große Schiffe, die ſich der weſtlichen Einfahrt bedienen, müſſen, um dem Riffe zu entgehen, welches von der ſüdweſtlichen Pünte der Inſel hinausgeht, bei der Schere Fiordeboe einlaufen; allein Schiffe von 14 bis 16 Fuß Tiefſtechen können doch bei gutem Wetter, wenn die See ruhig iſt, auf verſchiedenen Stellen über das Riff ſegeln. In Nordoſt vor Jomfrueland, zwiſchen dieſer Inſel und Straaeholm, iſt die gewöhnliche Tiefe nur 5, und näher an Straaeholm nicht mehr als $2\frac{1}{2}$ Faden; dicht Oſten vor der Schere Slåba giebt es aber eine Rinne, die 4 Faden Tiefe hat. Sollte dieſer beſchwerliche Weg, beſonders von großen Schiffen, der Seebewegungen wegen nicht benutzt werden können, ſo müſſen ſie Oſten und Norden um alle die Scheren herum, welche in N. O. vor Straaeholm liegen. Der ſüdweſtlichſte der Ankerplätze unter Jomfrueland iſt Lӧykeſtad, wo man von 10 bis 6 Faden, gegen die Inſel abnehmende Tiefe und Sandgrund findet; es wird bei den Ringen der Hurumſcheren verteuet; bei ſüdweſtlichem Winde wird man daſelbſt einigen Seebewegungen ausgeſetzt ſeyn. Der mittelſte gerade vor den Häuſern befindliche Ankerplatz, welcher insbeſondre Jomfruelandshafen genannt wird, hat 10 bis 12 Faden Tiefe, ſandigen und etwas ſteinigen Boden, woſelbſt bei den Ringen der Båverſebere verteuet wird. Der dritte und nordöſtlichſte Ankerplatz, Sandbakken genannt, welcher 12 bis 13 Faden Tiefe und Sandgrund hat, iſt blos eine Rhede, wo man mit den Ankern verteuen muß; übrigens kann man bei bequemem Winde und Wetter, wenn die Tiefſtechung des Schiffes es geſtattet, nach beiden Seiten von da ausſegeln.

Unter der weſtlichen Seite von Straaeholm giebt es, hauptſächlich des Sommers, einen recht guten einſtweiligen Ankerplatz, der auf ſandigem und graſichtem Boden von 6 bis $3\frac{1}{2}$ Faden, nach der Inſel zu abnehmende Tiefe hat, wo man aber bei Seewinden eine ſtarke Deining, und weil die niedrige Inſeln keinen Schutz giebt, auch die Kraft des Windes verſpürt. Mit den Winden, welche zur Fortſetzung der Reiſe bequem ſind, iſt es nicht ſchwierig von da auszulaufen.

Innerhalb der kleinen Inſel Arӧeſkrue finden kleine Schiffe, die nicht über 8 à 9 Fuß tief ſtechen, einen ſichrern Hafen, als bei Jomfrueland oder bei Straaeholm, von welchem ſie mit allen den Winden

auslaufen können, welche zur Fortſetzung der Reiſe dienlich ſind. In dem Hafen iſt es auf ſandigem und lehmigem Boden 10 bis 11 Faden tief, die Einfahrt iſt aber ſehr enge.

Die letzten Häfen auf dieſer Karte ſind: der neben der Küſte des feſten Landes, zwiſchen dieſer und der Inſel Kiönöe befindliche Hafen Havſund, welcher eigentlich nur den kleinen Schiffen dienlich iſt; und der zwiſchen den Inſeln Toner und Biönöe befindliche Toner-Hafen, in welchem die Schiffe nach ihrer Größe auf verſchiedenen Stellen, theils auf 10 à 11, und theils auf 19 Faden Tiefe mit ſandigem Boden ankern und verteuen können; weil der Raum daſelbſt aber enge iſt, ſo iſt er eigentlich nur dienlich für mittelmäßige Schiffe, welche von da nach beiden Seiten ausſegeln können.

Mit dem Strome auf der Küſtenſtrecke, welche auf der Karte No. 6 enthalten iſt, hat es dieſelbe Bewandniß, als mit dem auf der Strecke der Karte No. 5, denn man wird nämlich durchaus keine Ebbe und Fluth hier bemerken, ſondern der Strom geht mehrentheils immer längs dem Lande weſtwärts. Doch ſcheint es, als ob der weſtwärts gehende Strom ſich nicht völlig ſo weit von der Küſte zwiſchen Langeſunds-Meerbuſen und Chriſtianſand entfernt hielte, als von da weſtwärts bis zu dem Vorgebirge Lindersnäs vorbei. Auf 2 bis 3 Meilen außerhalb der hier erwähnten Küſtenſtrecke iſt es überaus ſelten, daß der Strom oſtwärts geht, und wenn es geſchieht, ſo wird es nur von kurzer Dauer ſeyn.

Im Jahre 1800 iſt die Abweichung der Magnetnadel auf dieſer Strecke zwiſchen 21° und 22° weſtlich gefunden worden.

Siebentes Kapitel.

Von der Norwegiſchen Küſte,

woyon

die Karte No. 7 die Strecke von Jomfrueland an bis Chriſtiania, und von da hinunter zu der Schwediſchen Gränze enthält.

Die vorige Karte No. 6 enthält nur eben das äußerſte der Einfahrt nach Langöeſunds-Meerbuſen; in dem dazu gehörigen Kapitel konnte folglich, weder von den Landkennungen dieſes Meerbuſens, noch von der Anthuung oder dem Einſegeln nach demſelben Erwähnung geſchehen. Wenn man längs dem Lande von Weſten herkömmt, ſo kann man die auf der letztgedachten Karte angedeuteten und in der Beſchreibung derſelben erklärten obern Landmarken: die Gebirge Tromlingerne und Hovdefield, und untern Landmarken: den Oſter-Riisöer-Fleck, wie auch die Inſeln Jomfrueland und Straaeholm als Leitfaden gebrauchen. Die flache Inſel Straaeholm, neben welcher Moeſteen ſich als eine weiße zuckerhut-ähnliche Klippe auszeichnet, iſt als die weſtliche Gränze der nach Langöeſunds-Meerbuſen hineingehenden Bucht zu betrachten.

Um dieſen Meerbuſen von der öſtlichen Seite herkommend erkennen zu können, werden die Landmarken auf der Küſte bei Friderichsvärn, und beſonders die Marke auf der Inſel Svenöe, wovon in dem Folgenden erwähnt wird, eine unfehlbare Anleitung geben. Gerade vor dem Meerbuſen kann man zwei zwiſchen niedrige und ſchmale Inſeln hineingehenden Einfahrten oder Sunde deutlich ſehen, von welchen der weſtlichſte eigentlich Langöeſund genannt wird; zu mehrerer Sicherheit kann man die weiß angeſtrichene Langöeſunder Kirche auf der weſtlichen Seite des Sundes ſehen; ferner wird man ſogar in einem etwas längern Abſtande Rognflaaet, die weſtliche ſteile Seite eines auf dem feſten Lande oberhalb Langöeſund liegenden Gebirges erkennen

können. Die weſtliche Seite dieſes Gebirges iſt ſo ſteil, daß ſie einer ſchwarzen Mauer ähnlich zu ſeyn ſcheint. Weſtwärts von da iſt das Land ziemlich flach und niedrig.

Der in dem vorigen Kapitel letzgedachte Hafen war Toner-Hafen; zwiſchen dieſem und der eigentlichen Einfahrt nach Langöeſunds-Meerbuſen findet man noch einige einſtweilige Ankerplätze, deren man ſich bei dem Ein- und Ausſegeln zu und von dieſem Meerbuſen, bei veränderlichem Winde, ſtillem Wetter, widrigem Strome oder dergleichen eintretenden Fällen bedienen könnte.

Der erſte iſt zwiſchen der kleinen Inſel Mejul und dem feſtem Lande befindlich; mittelmäßige Schiffe können in demſelben auf 8 Faden Tiefe mit ſandigem Boden einſtweilen ankern, und von da ſowohl in See ſtechen, als auch noch beiden Seiten innerhalb der Scheren, entweder nach Langöeſund oder nach Krageröe ſegeln.

Ferner giebt es innerhalb der, $\frac{1}{8}$ Meile von da liegenden Inſel Saaſteen einen einſtweiligen Ankerplatz von gleicher Beſchaffenheit, wo 9 bis 11 Faden Tiefe, Sand und Singelgrund zu finden iſt.

Elvig Hafen iſt nur klein, große Schiffe könnten aber doch da Rettung finden. Die Tiefe deſſelben beträgt auf Schlickgrund 6 bis 9 Faden. Die Ausſegelung kann von da mit den Winden zwiſchen S. W. und N. geſchehen.

Endlich könnten ebenfalls große Schiffe in Sandvig einlaufen, um auf kurze Zeit zu ankern. Die Tiefe iſt von 50 à 40 Faden ziemlich eben bis auf 16 Faden abnehmend; in der Bucht iſt es weniger tief. Der Grund beſteht aus Sand; die Bucht iſt aber den ſüdlichen Winden ganz offen, und folglich kann man nur mit nördlichen Winden von da auslaufen. Es iſt einleuchtend, daß man ſich dieſer Häfen nur der vorgedachten Urſachen wegen bedienen ſollte.

Skeen, einen von Norwegens ſehr beträchtlichen Handelsſtädten, liegt an dem oberſten Ende des 4 Meilen ins Land hineingehenden Meerbuſens, welcher gewöhnlich Langöeſunds-Meerbuſen genannt wird. Die an dem vom Lande da herunterfallenden Strome angelegten Sägemühlen, und einige in der Nähe liegende Eiſenwerke, verſchaffen der Stadt einen anſehnlichen Handel.

Der enge Raum in dem oberſten Theile des Meerbuſens, und der in demſelben durch das Ausfallen des Fluſſes verurſachende heftige Strom, wie auch die unzulängliche Tiefe für große Schiffe bei der Stadt ſelbſt, haben ohne Zweifel zu dem von Zeit zu Zeit erfolgten Anbau des Fleckens Porsgrund, welcher eine Meile Süden vor Skeen liegt, da wo der Meerbuſen ſich zu einer größern Breite zu erweitern anfängt, Anlaß gegeben. Zwar können große Schiffe den Meerbuſen ganz bis Graaten, $\frac{1}{2}$ Viertelmeile vor Skeen, hinaufſegeln; allein der vorerwähnten Schwierigkeiten wegen, werden dieſe gewöhnlich bei Porsgrund löſchen und laden, wo zugleich ein Schiffswerft und alle zur Ausbeſſerung der Schiffe nöthige Bequemlichkeiten zu finden ſind; Skeen und Porsgrund können daher als eine vereinigte Stadt angeſehen werden.

Der Flecken Brevig iſt ein in demſelben Meerbuſen, ungefähr $1\frac{1}{2}$ Meile unterhalb Porsgrund, liegender kleiner Ladeplatz.

Der Flecken Langöeſund, von welchem der Meerbuſen ſeinen Namen hat, iſt ebenfalls ein an der Mündung deſſelben liegender kleiner Ladeplatz. Der Hafen daſelbſt iſt ziemlich gut, doch bei ſüdlichem Winde einiger Deining ausgeſetzt, und hat die Bequemlichkeit mit einem Schiffswerft verſehen zu ſeyn, wo Schiffe, welche Ausbeſſerung bedürfen möchten, die nöthige Hülfsleiſtung größtentheils erhalten können.

Sollte ein vor der Mündung von Langöeſunds-Meerbuſen, bei überaus hartem Wetter mit landwärts wehendem Winde angekommenes Schiff einen Hafen zu ſuchen genöthigt ſeyn, und es hätte aus der einen oder der andern Urſachen noch keinen Lootſen am Bord erhalten, ſo kann es getroſt daſelbſt einlaufen. In ſolchem Falle wird auf die weſtlichſte, obenerwähnte ſchmale Einfahrt, wo man die Kirche und Häuſer ſehen kann, zugeſteuert; auf der öſtlichſten Seite dieſer Einfahrt liegt nur ein einzelnes Haus, nämlich auf der Inſel Langöe. Bei dem Einſegeln halte man die dicht außerhalb der Einfahrt liegende ſchwarze niedrige Schere Skiäråggen am Backbord, und ſteure darauf mitten in den Hafen hinein. In dieſem Hafen oder Sunde kann man nach den Umſtänden und der Beſtimmung auf verſchiedenen Stellen, auf 14 bis 16 Faden Waſſer und Sandgrund, wie auch oberhalb der Kirche auf 6 à 8 Faden Waſſer und Modergrund ankern; die Ausſegelung von da kann mit den Winden von Weſten durch Norden bis N. O z. O. geſchehen. Doch iſt zu merken, daß die öſtlichen Winde, beſonders im Winter, gewöhnlich außen in der See ſchraler ſind. Die Fahrt zu und von den vorhererwähnten, weiter einwärts liegenden Oertern geht gewöhnlich durch Langöeſund. Es iſt auch noch zu bemerken, daß der Strom in dem Sunde immer auswärts geht.

Schiffe, die nicht über 12 Fuß tief ſtechen, können ſich der zwiſchen Langöe und Giötteröe befindlichen Einfahrt, welche noch Gamle-Langöeſund genannt wird, bedienen, ſie iſt aber etwas unrein; dagegen können zwiſchen Giötteröe und Arröe, welche Einfahrt Dybingen genannt wird, die größten Schiffe ſegeln.

Ferner können 10 à 12 Fuß tiefgehende Fahrzeuge auch durch den ſchmalen Sund zwiſchen Arröe und Stoköe, welcher Stokſund genannt wird, ſegeln, wo ſie, weil in demſelben überall am Lande verteuet werden kann, den ganzen Weg hindurch einen ſichern Hafen haben. Bei eintretenden Fällen können große Schiffe dicht außerhalb des Sundes, Oſten vor der Südhucke von Arröe, auf 20 Faden Tiefe und Sandgrund einſtweilen ankern.

Auf der öſtlichen Seite des Meerbuſens giebt es bei Helgeraae einen Hafen oder richtiger eine Rhede, wo man einlaufen kann, wenn ein ſchraler weſtlicher Wind die Erreichung einer der vorgedachten Einfahrten verhindern ſollte. Der Ankerplatz iſt auf einem ziemlich großen Grunde oder einer Bank, die 9 bis 10 Faden Tiefe und Lehmgrund hat. Die Schiffe liegen hier vor Anker ſchwaiend oder nach den Umſtänden verteuet, und wenn der Wind ſich danach fügt, ſo können ſie gut von hier nach den weiter einwärts in dem Meerbuſen liegenden Oertern hinſegeln. Dieſer Ankerplatz iſt am dienlichſten für weſtwärts beſtimmte Schiffe, welche mit den Winden zwiſchen N. W. z. N. und Oſten in die See ſtechen können.

Der erſte Hafen oder Ankerplatz, welchen man auf der Küſte Oſten vor Langsſunds-Meerbuſen findet, iſt in Nevelungen, einer ziemlich geräumigen Bucht, die in der Mitte 10 bis 12 Faden, gegen das Land nach allen Seiten abnehmende Tiefe und lehmigen Boden hat. Kleine und mittelmäßige Schiffe können dem Lande nahe liegen, und bei den am Lande neben den Häuſern angebrachten Ringen verteuen; große Schiffe können aber entweder vor Anker ſchwaien oder mit eignen Ankern verteuen. Die Ausſegelung von da in die See hinaus iſt kurz, und kann mit allen den Winden geſchehen, mit welchen man die Küſte zurücklegen kann, ſo daß derſelbe zwar in dieſer Rückſicht als ein ſehr bequemer Hafen, zum Verweilen bei widrigen Winden, anzuſehen iſt, aber bei ſüdöſtlicher Kühlte oder landwärts wehendem Winde wird man den Seebewegungen ziemlich ausgeſetzt ſeyn.

Ungefähr eine Viertelmeile weiter oſtwärts giebt es einen kleinen ruhigen und ſichern Hafen, Hummerbakken genannt, der 6 bis 7 Faden Tiefe und Sandgrund hat, wo die Ausſegelung nur mit den Winden zwiſchen W. N. W. und N. O. geſchehen kann.

Es kann wohl kaum eine Küſtſtrecke beſtimmtere und kennbarere Landmarken haben, als die zwiſchen Langsſunds- und Chriſtiania-Meerbuſen. Von den obern Landmarken ſind beſonders folgende zu berühren: beinahe eine halbe Meile weſtlich von der Stadt Laurvig aus, liegt ein länglicher Berg, Sadlen genannt, der ſich, wenn man von S. O. herkömmt, beſonders durch eine in der Mitte deſſelben befindliche Höhlung auszeichnet. Der Berg Kieringfield, welcher auf der weſtlichen Seite der Mündung von Sandefiord, $1\frac{1}{4}$ Meile Oſten vor Laurvig liegt, hat ebenfalls in der Mitte eine ſolche Vertiefung oder Höhlung; man muß aber öſtlicher im Fahrwaſſer ſeyn um dieſelbe ſehen zu können, auch iſt ſie nicht ſo länglich als die in dem Berge Sadlen. In gleicher Entfernung als der letzte, aber in Norden von Laurvig aus, liegt ein durch ſeine heuſchoberähnliche Geſtalt ziemlich ausgezeichneter Berg, der Löveſnyta genannt wird. Von den untern Landmarken iſt ein auf der Udkiks-Inſel bei Friderichsvärn liegendes Haus am meiſten hervorſcheinend, und am weiteſten zu ſehen; auch wird man, indem man ſich der Küſte nähert, mehrerer Gebäude bei Friderichsvärn anſichtig werden, und gerade vor der Mündung von Laurvigsfiord wird die im Innerſten deſſelben liegende Stadt Laurvig in die Augen fallen. Weiter öſtlich müſſen die Mündungen der verſchiedenen nordwärts eingehenden Meerbuſen ſich hervorthun; beſonders aber werden die zwei außerhalb der Küſte abgeſondert liegenden Inſeln, Svenöe und Färder, unverkennbare Punkte ſeyn. Auf Svenöe wurde im Jahre 1794, auf Vorſchlag des Seekarten-Archivs, eine auf 4 Stützen ruhende, weiß angeſtrichene Pyramide als Seemarke errichtet, die man mit einem Fernrohr ſicher ein Paar Meilen weit, wie frei in der Luft ſchwebend deutlich ſehen kann, und außerdem iſt ſie in einer weit größern Entfernung kennbar; dieſe Marke iſt um deſto nützlicher, weil die Inſel Svenöe, obgleich ſie $\frac{1}{2}$ Meile vom Lande entfernt liegt, ſich ehedem doch nicht in gewiſſen Richtungen ſo kennbar vor der Küſte auszeichnete. Der Punkt auf Svenöe, wo dieſe Pyramide oder Seemarke ſteht, iſt auf der Karte mit Δ bezeichnet; dadurch hat man eine ſichre Anleitung die Lage des Schiffes gegen dieſe Inſel und die umherliegenden Scheren durch die Peilung beſtimmen zu können.

Die bei der Mündung des großen Chriſtiania-Meerbuſens liegende Inſel Färder, iſt durch ihre Höhe und Entfernung von der Küſte ſtets ein ausgezeichnet kennbarer Punkt geweſen, und iſt es um ſo viel mehr geworden, nachdem man im Jahre 1801 auf der höchſten Spitze der Inſel ein Leuchtthurm nach der neuern Einrichtung *) gebauet hat, in welchem das Feuer anſtatt vorher in freier Luft, jetzt eingeſchloſſen brennt. Da das Färder Leuchtfeuer nach Angabe 210 Fuß über der Waſſerfläche erhaben iſt, ſo muß, zufolge dieſer

*) Siehe die vom Verfaſſer in die Schriften der Königl. däniſchen Geſellſchaft der Wiſſenſchaften vom Jahre 1800 eingerückten Abhandlungen über die Einrichtung der Leuchtfeuer.

beträchtlichen Höhe, ſowohl die Inſel als das Feuer bei ſichtigem Wetter, nach Umſtänden mehr oder weniger, in einer Entfernung von 6 à 7 Meilen geſehen werden können.

In einer auf der innern oder nördlichen Seite der Inſel Svenöe befindlichen kleinen Bucht, Storbogen genannt, können Schiffe bei ſtillem Wetter des Stromes wegen einſtweilen ankern und bei den am Lande dazu angebrachten Ringen verteuen, wovon man Beiſpiele hat. Auf der S. O. Seite dieſer Inſel giebt es einen kleinen ſehr engen Hafen, von welchem die Looſen, welche ihre Böte daſelbſt liegen haben, in die See gehen; es wäre möglich, daß ein kleines, nicht über 10 Fuß tiefgehendes Schiff, um einſtweilen zu ankern, in denſelben einlaufen, und da ſicher liegen könnte.

Bei dem kleinen Flecken Stavärn, auf der weſtlichen Seite der Einfahrt zu Laurvigsfiord, liegt die Feſtung Friderichsvärn, wo es für Kriegsſchiffe ein Werft giebt; der Hafen iſt ziemlich gut und hat verſchiedene Tiefen von 5 bis 10 Faden; man kann auf beiden Seiten der Udkiks-Inſel ein- und ausſegeln, allein die weſtlichſte, als die kürzeſte und geradeſte Einfahrt, iſt überaus enge und nicht frei von Scheren, ſie iſt aber doch für die größten Schiffe fahrbar.

Die Stadt Laurvig liegt mitten vor dem innerſten Ende einer ins Land eingehenden Bucht. Der Hafen, welcher eher eine Rhede genannt werden könnte, iſt dem Seegange mit ſüdlichen Winden ziemlich offen; auf dem gewöhnlichen Ankerplatze, ungefähr mitten vor der Stadt, iſt die Tiefe auf ſandigem Boden von 18 Faden plötzlich gegen das Land abnehmend. Ein wenig oſtwärts vor der Stadt giebt es einen beſſern Ankerplatz, Torſtrand genannt, der 12 Faden Tiefe und ſandigen Boden hat; und auf derſelben Seite, ungefähr ¼ Meile von der Stadt, findet man in einer kleinen Bucht, die Hölen genannt wird, einen Platz, der mit den nöthigen Einrichtungen zum Kielholen der Schiffe verſehen iſt. Es iſt klar, daß nördliche Winde zur Ausſegelung aus dem Meerbuſen oder der Bucht erforderlich ſind.

Sollte man ſich bei landwärts wehender harten Kühlte außerhalb Laurvigsfiord befinden, ſo möchte es, mit ſichrer Kennung von Svenöe, nicht ſchwierig ſeyn, in dieſen Meerbuſen oder dieſe Bucht hineinzuſteuern; in ſolchem Falle und überhaupt unter allen Umſtänden hat man ſich, beſonders von Weſten herkommend, vor den Süden vor der Einfahrt nach Friderichsvärn liegenden Scheren, welche unter einer Benennung Rakeboene genannt werden, zu hüten; in dieſer Rückſicht darf Svenöe nicht öſtlicher als in N. O. z. O. gebracht werden, ehe man verſichert iſt öſtlich vor den Scheren zu ſeyn.

Auf der öſtlichen Seite von Laurvigsfiord geht ein andrer Meerbuſen unter dem Namen Wiigfiord hinein, in welchem man unter der Küſte des feſten Landes Norden vor der Inſel Malmöe einen einſtweiligen Ankerplatz findet, der 9 bis 10 Faden Tiefe und Sandgrund hat, wohin man auf beiden Seiten der Inſel einſegeln kann.

Für kleine und mittelmäßige Schiffe giebt es in dieſem Meerbuſen, zwiſchen der Inſel Haaböe und dem Lande, einen andern einſtweiligen Ankerplatz von 8 bis 9 Faden Tiefe auf ſandigem Boden, von welchem die Ausſegelung mit nördlichen und öſtlichen Winden geſchehen muß.

Auf der äußerſten Küſte zwiſchen Laurvigsfiord und Sandefiord iſt für Schiffe, die nicht über 12, höchſtens 14 Fuß tief ſtechen, ein kleiner guter Nothhafen zu finden, der Ugla genannt wird; in dem Hafen iſt es auf ſandigem Boden 4 Faden tief; um von da auszulaufen, ſind nördliche Winde erforderlich.

Vor dem innerſten Ende des hiernächſt, ziemlich tief ins Land hineingehenden Meerbuſens Sandefiord, liegt ein Flecken oder Ladeplatz gleiches Namens. Der Hafen bei dieſem Orte iſt ſehr ruhig, und hat auf Lehmgrund 12 bis 6 Faden, landwärts abnehmende Tiefe; die Schiffe werden aber natürlich nicht ſo weit in den Meerbuſen einlaufen, es ſei denn, daß ſie Ladung daſelbſt einnehmen ſollte.

Mittelmäßige Schiffe finden dagegen auf der weſtlichen Seite der Mündung deſſelben einen kleinen guten Nothhafen, Kierringeviig genannt, der 6 bis 7 Faden Tiefe und Sandgrund hat; aber dieſer iſt nur den oſtwärts beſtimmten Schiffen dienlich.

Obgleich der auf derſelben Seite, ¼ Meile weiter einwärts in dem Meerbuſen befindliche Hafen, Kokhavn genannt, 5 Faden Tiefe hat, ſo iſt er doch nur dienlich für kleine Schiffe, die ſüdwärts gehen wollen; denn es ſind nordweſtliche Winde erforderlich, um von da auszulaufen.

Ferner findet man auf der öſtlichen Seite des Meerbuſens, ½ Meile oberhalb Kierringeviig, in einer Bucht Norden vor der Pünte Quärnberg einen guten einſtweiligen Ankerplatz von 8 Faden Tiefe, der aber den weſtwärts gehenden Schiffen am dienlichſten iſt, weil die Ausſegelung mit nord und nordöſtlichen Winden geſchehen ſoll. Diejenigen, welche zu dem Flecken ſelbſt hinein wollen, können auf verſchiedenen andern Stellen in dem Meerbuſen einſtweilen ankern.

Wenn nicht ganz beſondre Umſtände eintreten, ſo werden keine Schiffe jemals in den gleich Oſten vor Sandefiord, auch nordwärts ins Land eingehenden, ſehr engen Meerbuſen Midfiord einlaufen; in ſolchem Falle finden ſie aber erſt einen einſtweiligen Ankerplatz außerhalb des Holmes, welcher ziemlich weit oben in dem

Meerbuſen liegt, wo es auf ſandigem Boden 10 Faden tief iſt, und wo ſie nicht, außer mit ganz nördlichen Winden auslaufen können.

Zwiſchen dem feſten Lande auf der weſtlichen Seite, und den ziemlich großen Inſeln Kiömöe und Nötteröe mit mehrern zwiſchen ihnen und dem feſten Lande liegenden kleinern Inſeln auf der öſtlichen Seite, geht der Meerbuſen Tönsbergfiord ungefähr $3\frac{1}{2}$ Meilen weit hinein; vor dem Ende deſſelben liegt Tönsberg, die älteſte Handelsſtadt in Norwegen, welche einen nicht unbedeutenden Handel treibt. Tönsbergfiord wird ſowohl blos um in den Nothhäfen und auf den Ankerplätzen zunächſt der See einſtweilen zu ankern, als auch eigentlich um nach dem Handelsorte ſelbſt hinzukommen, geſucht; von dieſer Seite können aber nur 17 Fuß tiefgehende Schiffe bis in die Nähe von Tönsberg hinaufſegeln.

Die Landſpitze, wodurch Midfiord von Tönsbergfiord getrennt iſt, wird Tönsberg-Tönde genannt, ſie hat aber an ſich nichts merkwürdiges. Beinahe $\frac{1}{2}$ Meile Norden vor dieſer Landſpitze giebt es einen kleinen, für Schiffe, die nicht über 8 à 9 Fuß tief ſtechen, dienlichen Nothhafen, welcher Tallakshafen genannt wird; ſie müſſen weſtliche und nördliche Winde haben, um von da in See zu ſtechen.

Dieſem gegenüber, auf der öſtlichen Seite des Meerbuſens, giebt es unter dem auf der Inſel Kiömöe liegenden Hofe Treydane einen einſtweiligen Ankerplatz für Schiffe von gleicher Größe, als die letzterwähnten; um von da in See zu ſtechen, ſind nördliche und nordöſtliche Winde erforderlich.

Durch die Lage der kleinen Inſeln, welche Staubene genannt werden, wird der Wellengang innerhalb derſelben ſo ſehr geſchwächt, daß man auf beiden Seiten der Terneſchere, wo die See ſchon ziemlich ruhig iſt, auf 12 bis 14 Faden, Sand und Lehmgrund, ankern könnte. Weiter einwärts, gleich in N. O vor Natholm, wo die See ganz ruhig iſt, hat man auf einer Bank, die Natholmflakket genannt wird, einen vortrefflichen Ankerplatz von 14 Faden Tiefe mit lehmigem Boden; man wird aber natürlich ganz nördliche Winde nöthig haben, um von dieſen Stellen auszulaufen.

Schiffe, die nicht über 12 Fuß tief ſtechen, können Norden um Huede ſegeln, und bei Öslebakke einen guten Hafen von 6 à 8 Faden Tiefe auf lehmigem Boden finden; große Schiffe können zu dieſem Ankerplatze durch die Einfahrt, welche Kiömöe-Rende genannt wird, hineinſegeln.

Oberhalb der erwähnten Ankerplätze ſind auf Tönsbergfiord nach mehrere Stellen zu finden, wo Schiffe bei ihrer Hin- und Zurückfahrt ankern können; allein für Schiffe, welche über 17 Fuß tief ſtechen, wird es ſchwierig ſeyn, bei Wärgeholm vorbeizukommen.

Die Inſel Nötteröe, dicht bei der Stadt Tönsberg, iſt zwar durch eine ſchmale Rinne von dem feſten Lande getrennt, allein dieſe iſt ſo unbedeutend, daß keine Schiffe da hindurchſegeln können; wer folglich von Tönsberg-Meerbuſen in Chriſtiania-Meerbuſen, oder von dieſem in jenen hinüberſegeln wollte, muß ſich zu dem Ende entweder des Sundes zwiſchen Nötteröe und Kiömöe, welcher Wrengen genannt wird, bedienen, oder er muß ganz in die See hinaus außen um Kiömöe herum ſegeln. Der Sund zwiſchen Nötteröe und Kiömöe hat zwar völlige Tiefe, aber auch viele Krümmungen und einen ſtarken Strom; indeſſen kann man auf verſchiedenen Stellen in demſelben ankern.

Von dem ſüdlichſten Ende der Inſel Kiömöe geht ein Riff $\frac{1}{2}$ Meile ſüdwärts hinaus, welches die Schiffe umſegeln müſſen. Ueberhaupt liegen außerhalb der Einfahrten zwiſchen Svendöe und Färder, mehrere kleine Gründe und Scheren, zwiſchen welche man ſich, ohne einen Lootſen am Bord zu haben, nicht hineinwagen ſollte, obgleich die See bei heftigen Bewegungen an ihnen allen brandet.

Chriſtiania-Meerbuſen iſt für die größten Schiffe bis ganz zu der Stadt Chriſtiania hinauf ſchiffbar, und hat, wie man auf der Karte ſehen kann, verſchiedene Arme oder ſeitwärts eingehende Meerbuſen, in welchen, ſo wie auch auf der öſtlichen und weſtlichen Seite deſſelben, beträchtliche Handelsplätze liegen. Damit die in der Beſchreibung bisher befolgte Ordnung ſo wenig als möglich unterbrochen werde, ſo wollen wir erſt die weſtliche Seite des Meerbuſens nebſt den daſelbſt befindlichen Oertern, Häfen und Ankerplätzen beſchreiben, und uns demnächſt mit der öſtlichen Seite bis zu der Schwediſchen Gränze hinunter bekannt machen.

Zwiſchen den vielen kleinen Inſeln, welche auf der weſtlichen Seite des Meerbuſens, längſt der Oſtſeite der eben erwähnten großen Inſeln Kiömöe und Nötteröe liegen, giebt es viele Einfahrten, und verſchiedene Nothhäfen und Ankerplätze, deren ſowohl die Schiffe, welche aus dem Meerbuſen heraus oder in denſelben hinein beſtimmt ſind, als auch die, welche widrigen Windes oder andrer Urſachen wegen zum einſtweiligen Ankern genöthiget werden, ſich bedienen können.

Der erſte Nothhafen auf der weſtlichen Seite von Chriſtiania-Meerbuſen iſt in Ryſſeſund, deſſen ſogar die größten Schiffe ſich bedienen könnten; dieſe ankern Süden vor der Inſel Bryſſeland auf 10 bis 14 Faden Tiefe mit lehmigem Boden, mittelmäßige Schiffe können aber weiter in den Sund hineinſegeln und auf

der weſtlichen Seite dieſer Inſel ankern, und die, welche nicht über 12 Fuß tief ſtechen, können den Sund ganz durchſegeln, und dadurch in Chriſtiania-Meerbuſen hineinkommen.

In dem Sunde zwiſchen Waſſeland und Sandöe, welcher Sandöeſund heißt, kann man auf 8 bis 10 Faden Tiefe, Sand und Lehmgrund ankern; weil aber Gründe in der ſüdlichen Einfahrt liegen, ſo können Schiffe, die über 14 Fuß tief ſtechen, nicht gut von dieſer Seite einlaufen; bei ſüdlichen Winden werden ziemliche Seen in den Hafen einſtehen. Von Norden her können die größten Schiffe da hineinſegeln, welche, wenn ſie weiter in Chriſtiania-Meerbuſen hinauf ſollten und nördlichen Wind vorfänden, in dieſen Sund, welcher bei ſolchen Winden ein guter Hafen iſt, einlaufen und da einſtweilen ankern können, um einen günſtigen Wind abzuwarten.

In dem ſüdlichen Theile von Aaröeſund, auf der S. O. Seite von Nötteröe, giebt es für Schiffe von allen Größen einen ordentlichen und guten Nothhafen, der von 10 bis 6 Faden, nordwärts abnehmende Tiefe, Sand und Lehmgrund hat; weil aber Schiffe, die über 10 Fuß tief ſtechen, denſelben Weg wieder hinaus müſſen, welchen ſie hereinkamen, ſo iſt dieſer Hafen eigentlich nur dergleichen ausgehenden Schiffen dienlich. In dem nördlichen Theile von Aaröeſund können ebenfalls große Schiffe, wenn ſie bei dem Einſegeln in Chriſtiania-Meerbuſen widrigen Wind vorfänden, von Norden her einlaufen, und auf 6 à 7 Faden Tiefe eines gleichen Grundes einſtweilen ankern, wo ſie mit allen ſüdlichen Winden wieder auslaufen können.

Uebrigens giebt es zwiſchen den vielen kleinen Inſeln und Holmen, welche Oſten vor Kiömöe und Nötteröe liegen, viele Einfahrten und verſchiedene Stellen, wo Schiffe, um bei eintretender Windſtille des Stromes wegen, oder bei gutem Wetter wiedrigen Windes wegen zu verweilen, nach ihrer Größe und der Beſchaffenheit des Windes ankern können.

Der nächſte Hafen auf der öſtlichen Seite bei Tönsberg, welcher innerhalb der kleinen Inſel Giersöe, ½ Meile von der Stadt gefunden wird, iſt für Schiffe von allen Größen dienlich, die von da ſowohl in Chriſtiania-Meerbuſen hinauf, als auch in die See hinaus ſegeln können; weswegen derſelbe in beiden Fällen oft als Nothhafen geſucht wird. Die Tiefe deſſelben beträgt 7 bis 9 Faden. Tönsberg hat, außer dem bei der Stadt befindlichen Schiffswerft, für die Schiffe, welche durch Tönsbergfiord hinaufſegeln, auch noch eins da. Von Giersöe können keine Schiffe nach Tönsberg hinkommen; indeſſen können die, welche nicht über 10 Fuß tiefgehend ſind, ſich der Mündung der vorgedachten ſchmalen Rinne, welche Nötteröe von dem feſten Lande trennt, bis auf ungefähr 3 à 4 Kabellängen nähern.

Außerhalb Giersöe, zwiſchen dieſer und Ormöe, kann man, beſonders in der Abſicht blos eine kurze Zeit zu erweilen, auf 10 à 15 Faden Tiefe mit lehmigem Boden recht gut vor Anker liegen, und man kann leichter von da, als von dem Hafen innerhalb Giersöe unter Segel gehen.

Auf einer von dem feſten Lande ausgehenden Landſpitze iſt das bekannte Wallφe'r Salzwerk angelegt. Die Bucht Süden vor demſelben, welche durch die kleinen Inſeln Giersöe, Ormöe und Torrisöe gedeckt iſt, kann als eine gute Rhede betrachtet werden, wo man auf verſchiedenen Stellen von 7 bis 12 Faden Tiefe, meiſtentheils auf Lehmgrund ankern kann. Auf der Oſt- und Nordoſt-Seite der Landſpitze, auf welcher das Salzwerk liegt, kann man, einige Kabellängen vom Lande entfernt, auf 6 à 8 Faden tiefem Waſſer, ebenfalls auf Lehmgrund einſtweilen ankern; allein dies iſt eine offene Rhede, wo man bei ſüdöſtlichen Winden einem ziemlich ſchweren Seegange ausgeſetzt iſt, weswegen dieſer Ort als einſtweiliger Ankerplatz den in den Meerbuſen weiter hineinwollenden Schiffen am dienlichſten iſt.

Weiter nordwärts findet man längs der Küſte verſchiedene Stellen, wo man zufällig einſtweilen ankern könnte, welches ſowohl für ein- als ausgehende Schiffe, bei einbrechender Nacht, Veränderung des Windes oder dergleichen, beſonders bequem iſt. Solchergeſtalt kann man zwiſchen dem Salzwerke und dem Ringhougholme ankern, wo der Grund aber ſteinig iſt; zwiſchen Ringhougholm und Kalsberg giebt es einen beſſern Ankerplatz, der 12 bis 14 Faden Tiefe, Sand und Lehmgrund hat; ebenfalls außerhalb Stangodde, wo es 8 Faden tief iſt.

Die vorgedachten Ankerplätze werden ſowohl von den Segelnden, welche nach Chriſtiania oder den übrigen auf der öſtlichen Seite des Meerbuſens von da bis Moſs liegenden Oertern beſtimmt ſind, als auch von denen, welche nach Drammen oder den Oertern auf der weſtlichen Seite des Meerbuſens hin ſollen, zufällig benutzt; wenn aber die nach den erſterwähnten Oertern beſtimmten Schiffe weiter nordwärts in den Meerbuſen hinauf kommen, ſo halten ſie ſich vornehmlich unter der Oſtküſte, weil dieſe Seite, wenn ein Nothhafen geſucht werden müßte, die dienlichſte iſt.

Außerhalb des kleinen Ladeplatzes Aasgaardſtrand, ankern die Schiffe dem Lande ziemlich nahe auf einer Tiefe von 12 bis 14 Faden mit lehmigem Boden; allein bei ſüdöſtlichen Winden werden ſie hier, wie auf den nächſt vorhergedachten Ankerplätzen, ziemlich ſchweren Seebewegungen ausgeſetzt ſeyn. Indeſſen iſt die Tiefe mit dieſen Winden abnehmend.

Norden vor der Inſel Baſtöe liegt ein ziemlich großer und flacher Grund, der Langgrund genannt wird, auf welchem man 10 bis 14 Faden Tiefe, Sand und Lehmgrund findet, und wo man dem Seegange weniger, als auf den vorerwähnten Plätzen, ausgeſetzt iſt; dieſe Rhede wird auch von den Schiffen geſucht, welche die öſtliche Seite des Meerbuſens befahren. Auf der zwiſchen Baſtöe und Lövöer-Inſeln ausgehenden Landſpitze Horten iſt eine Fähre befindlich, wodurch die gewöhnliche Ueberfahrt der Reiſenden zwiſchen dem Oſt- und Weſtlande des Meerbuſens geſchieht. Auf der andern Seite iſt die Fähre in Tronviig auf der gerade vor Moſs liegenden Inſel Gielöe.

Norden vor der kleinen Inſel Wealös und Oſten vor den Lövöer-Inſeln findet man einen Ankerplatz von 10 bis 18 Faden Tiefe mit Sand und Lehmgrund, der Krakken genannt wird, wo die nach und von Drammen beſtimmten Schiffe oft ankern; bei ſüdlichem Winde werden hier aber ziemlich ſchwere Seen entſtehen. Zwiſchen Wealös und Lövöer-Inſeln giebt es einen Hafen, der 9 bis 5 Faden Tiefe, Sand und Lehmgrund hat, und in einer Bucht auf der Nordſeite der Lövöer-Inſeln iſt es 7 bis 8 Faden tief; beide Plätze ſind eigentlich nur den nordwärts gehenden Schiffen dienlich. Sowohl in der Bucht gerade vor dem Hofe Fribergviig, als auch gerade außerhalb des Hofes Snekkeſtad, findet man Ankerplätze von 10 à 12 Faden Tiefe auf lehmigem Boden, deren ſich nordwärts gehende Schiffe bedienen können.

Unter der ſüdlichen Seite der Inſel Langöe können ausgehende Schiffe, auf 15 Faden Tiefe mit einem guten haltbaren Boden, einſtweilen ankern.

Holmeſtrand iſt ein kleiner Ort, der einigen Handel führt, aber eigentlich keinen Hafen hat, ſondern die Schiffe liegen hinter einem Grunde geſchützt, wo jedoch die O. S. O. Winde ziemliche Seebewegungen verurſachen. Man findet indeſſen ein Bollwerk hier, wobei Schiffe, die unter 12 Fuß tief ſtechen, gekielholt werden können.

In dem kleinen Meerbuſen Sandefiord, welcher oberhalb Holmeſtrand nordweſtwärts ins Land eingeht, ſind zwar Häfen zu finden, allein ſie werden ſehr ſelten oder nie geſucht.

Auf der weſtlichen Seite von Chriſtiania-Meerbuſen geht ein ziemlich ſchmaler Meerbuſen beinahe 4 Meilen ins Land hinein, in welchen am oberſten Ende ein großer Strom herunterfällt, auf deſſen beiden Seiten die beträchtliche Handelsſtadt Drammen liegt; der Theil der Stadt, welcher auf der Nordſeite des Stromes liegt, wird Bragnäs, und der auf der Südſeite, Strömsöe, und die Vorſtadt, Tangen genannt; aber zuſammen genommen führen ſie den gemeinſchaftlichen Namen Drammen. Bei dem Einſegeln in Drammens-Meerbuſen wird der am Bord befindliche Lootſe von einem der Lootſen dieſes Meerbuſens abgelöſt; dieſe Ablöſung ſoll jedoch geſchehen, ohne das Schiff dadurch in ſeiner Fahrt zu verzögern.

Unter der öſtlichen Hucke an der Mündung dieſes Meerbuſens können Schiffe, wenn ſie beim Einſegeln widrigen Wind vorfinden ſollten, bei Sotekilen, Nebben und Rödtangen, zur Noth auch gleich Oſten vor dem erſten Orte bei Kolleviig, und ferner ½ Meile öſtlicher bei Olsviig einſtweilen ankern. Auf allen dieſen Ankerplätzen, welche überhaupt keinen guten Ankergrund haben, müſſen die Schiffe dem Lande ſehr nahe liegen, und weil ſie bei ſüdlichen Winden zugleich dem Seegange da ausgeſetzt ſind, ſo bedienen ſie ſich derſelben nur auf kurze Zeit und im höchſten Nothfalle.

Auf der Weſtſeite in Drammens-Meerbuſen iſt dicht Norden vor Blindeſand ein guter einſtweiliger Ankerplatz von 7 bis 12 Faden Tiefe mit gutem haltbaren Boden zu finden.

In der Bucht bei dem auf der Oſtſeite des Meerbuſens liegenden kleinen Ladeplatze Holmsboe iſt es auf ſandigem und lehmigem Boden 6 bis 8 Faden tief. Außerhalb dieſer Bucht können ſowohl ein- als ausgehende Schiffe, Norden vor der kleinen Schere Stöe, auf 8 bis 12 Faden Tiefe mit einem Boden von gleicher Beſchaffenheit einſtweilen ankern.

Oſten vor Holmsboe findet man ſowohl unterhalb Krogberg, als auch in der Bucht bei dem Hofe Solberg gute einſtweilige Ankerplätze von 6 bis 8 Faden Tiefe auf Lehmgrund; ſo weit binnen im Meerbuſen iſt man von Seegang völlig frei.

Bei Svelvig, ungefähr 1½ Meile oberhalb der Mündung, hat der Meerbuſen, wegen einer von der öſtlichen Küſte ausgehenden Landſpitze, eine ſehr enge und beſchwerliche Stelle, wodurch ein ungemein heftiger Strom entſteht; zugleich findet man daſelbſt nur eine mäßige Tiefe mit großen Steinen auf dem Grunde. Es iſt indeſſen, um dieſe Stelle zu verbeſſern, viele Arbeit darauf verwendet, wodurch die Tiefe jetzt dahin gebracht worden, daß 14 Fuß tiefgehende Schiffe, wenn ſie die Zeit des ſchwächern Stromes abwarten, welche gewöhnlich einmal am Tage eintritt, ſich theils vermittelſt der Segel und theils durch Werpen da hindurcharbeiten können. Die eingehenden Schiffe, welche tiefer ſtechen, müſſen, falls ſie nach Drammen hinauf wollen, Oſten vor dem Glaswerke einſtweilen ankern, bis ſie ſo viel von ihrer Ladung gelöſcht haben, daß ſie bei Svelvig durchſegeln können; ſo wie auch die von Drammen ausgehenden Schiffe ihre Ladung erſt hier vollenden müſſen, wenn ſie mit dieſer tiefer ſtechen ſollten, als oben erwähnt iſt. Zwiſchen Svelvig und Drammen kann

man in dem Meerbuſen ſicher lavieren, denn die Küſten ſind auf beiden Seiten rein und jähe; indeſſen wird es, des ſtark auswärts laufenden Stromes wegen, jederzeit ſchwieriger ſeyn von Svelvig nach Drammen hinauf zu lavieren, als entgegengeſetzt. Auf dieſem Theile des Meerbuſens giebt es verſchiedene einſtweilige Ankerplätze, wovon die vorzüglichſten bei Selvigſater, bei Selvigodde, unter Rogneberg, bei Sandtango und bei Skydsvold ſind.

Bei Drammens Vorſtadt Tangen findet man ein Schiffswerft, das mit einem Krahne und natürlich mit allem verſehen iſt, was zum Kielholen m. m. erfordert wird.

Die mit großen Gebirgen beſetzte Halbinſel, wodurch Drammens-Meerbuſen von dem eigentlichen Chriſtiania-Meerbuſen getrennt iſt, wird Hurumland genannt. Den erſten einſtweiligen Ankerplatz auf der öſtlichen Seite derſelben, welchen man Filtved nennt, werden ſowohl ein- als auswärts gehende Schiffe oft Gelegenheit finden zu benutzen; eigentlich iſt er nur eine Rhede, wo man auf Sand und Lehmgrund 12 Faden Tiefe findet, und bei ſüdlichen Winden ziemlich ſtarke Seebewegungen verſpürt. Auf der Strecke von Filtved bis nach Chriſtiania, welche nach beinahe 6 Meilen lang iſt, ſind viele einſtweilige Ankerplätze zu finden, deren die Schiffe ſich bei ihrer Ein- und Ausfahrt nach Umſtänden bedienen können, wovon zwiſchen Filtved und Dröbak folgenden die vorzüglichſten ſind: auf der Weſtſeite des Meerbuſens, bei Selvigſtöe, Saga, Teyen und weſtlich vor der Storſchere; auf der Oſtſeite deſſelben, unter Hvidſteen auf 12 Faden Waſſer, wo man ſehr nahe an der Küſte guten Lehmgruud, aber ſtark zunehmende Tiefe findet, und endlich unter Salbue auf 10 à 12 Faden, wo ebenfalls Lehmgrund iſt.

Der Ladeplatz Dröbak, welcher unter andern einen anſehnlichen Holzhandel führt, hat keinen eigentlich eingeſchloſſenen Hafen, ſondern die Schiffe liegen längs dem Flecken auf 3 bis 11 Faden Tiefe mit lehmigem Boden; indeſſen iſt hier ein kleines Werft, wobei mittelmäßige Schiffe gekielholt werden können. In dem Sunde zwiſchen Kaholm und Haaeöe iſt der eigentliche Winterhafen, für Schiffe, die bei Dröbak überwintern wollen.

In einer Bucht auf der weſtlichen Seite des Meerbuſens, ein wenig oberhalb Dröbak, welche Sandpollen genannt wird, kann man auf 5 à 6 Faden Tiefe mit lehmigem Boden ankern. Nicht weit von da gegen Weſten iſt bei Warpen ein einſtweiliger Ankerplatz von 7 à 8 Faden Tiefe zu finden.

In der Windfangsbucht, gleich Norden vor Dröbak, giebt es für nordwärts gehende Schiffe einen guten einſtweiligen Ankerplatz von 5 bis 8 Faden Tiefe mit ſandigem Boden, wo auch ein kleines Werft zum Kielholen der Schiffe zu finden iſt.

Südwärts gehende Schiffe finden in Hollandspoll einen Nothhafen von 12 à 13 Faden, weiter einwärts aber von 8 à 9 Faden Tiefe.

Von den übrigen, bei der Auf- und Abfahrt zu und von Chriſtiania befindlichen einſtweiligen Ankerplätzen, ſind folgende die vorzüglichſten: bei Degerhul; in der Bucht außerhalb Griſebue; eine gute Rhede auf der Weſtſeite der kleinen Inſel Langaara; in der Bucht dicht Süden vor Sproe; bei den Klippen Steilene und Ildjernet; und endlich bei Näsodtange. Der Hafen bei Chriſtiania iſt Süden vor der Stadt auf der Oſtſeite der Feſtung Aggershuus. Die Kriegsſchiffe liegen gerade vor der Feſtung auf 7 Faden Tiefe verteuet, aber die Handelsſchiffe können ganz oben bei der Stadt liegen.

Zwiſchen den in der Bucht Släben, Weſten vor Chriſtiania liegenden Inſeln, giebt es viele Einfahrten, die aber nur für kleine Schiffe fahrbar ſind.

Auf dem ganzen Chriſtiania-Meerbuſen kann man recht gut lavieren und dem Lande beinahe überall bis auf ein Paar Kabellängen nahe ſegeln. Der Strom geht öfter aus- als einwärts, doch nicht ſo ſtark, daß man ja nicht ſollte bei ſegelbarem Wetter nach Umſtänden mit einigem Vortheile lavieren können.

Beinahe $2\frac{1}{2}$ Meile unterhalb Dröbak liegt der Ladeplatz oder Handelsort Soon, welcher einen ſehr guten Hafen von 8 bis 12 Faden Tiefe auf lehmigem Boden hat, der zugleich als Nothhafen für die von und nach Moſs gehenden Schiffe dient.

Etwa $1\frac{1}{2}$ Meile unterhalb Soon liegt die beträchtliche Handelsſtadt Moſs; der eigentliche Hafen derſelben iſt gerade vor der Stadt, im Innerſten des Meerbuſens, welcher zwiſchen der Küſte des feſten Landes und der Inſel Gielöe hineingeht. Dieſe Inſel hängt jedoch durch eine ſchmale Erdzunge mit dem feſten Lande, gerade da wo Moſs angelegt iſt, zuſammen. Der Hafen bei der Stadt, welcher 10 à 12 Faden Tiefe, Lehm- und Modergrund hat, iſt zwar ſehr ſicher und ruhig, aber er hat eine unbequeme Lage, denn die Schiffe, welche von der See nach Moſs ſegeln wollen, müſſen, wenn ſie guten Wind bis Bevöe gehabt haben, von da den $1\frac{1}{2}$ Meile tiefen Meerbuſen, in welchem der Strom mehrentheils nordwärts geht, hinauflavieren; auch müſſen die, welche bei nördlichem Winde von Moſs in die See hinauswollen, bis vor Bevöe vorbei lavieren. Indeſſen ſind auf dem Meerbuſen verſchiedene Stellen zu finden, wo man bei einbrechender Nacht oder anderer

Urſachen wegen einſtweilen ankern könnte *). Obgleich die Werlabucht, weil bei ſüdlichen Winden ziemlich ſchwere Seen da einſtehen, als kein eigentlicher Hafen betrachtet werden kann, ſo kann man doch im Sommer ſehr gut in derſelben einſtweilen ankern. Die Tiefe, welche nach allen Seiten abnehmend iſt, beträgt mitten in der Bucht 18 Faden, der Grund iſt Sand und Lehm.

Auf der äußerſten Seite der Halbinſel Gielöe giebt es, ſowohl für ein- als auswärts gehende Schiffe, verſchiedene einſtweilige Ankerplätze, nämlich zwiſchen Bevöe und Billöe auf 6 à 8 Faden Tiefe mit lehmigem Boden; wie auch in der Bucht zwiſchen dieſen Inſeln und der Hucke Nästange, wo es auf einem Boden von gleicher Beſchaffenheit 12 bis 18 Faden tief iſt; und endlich gleich Norden vor Tronviig, gerade vor dem Hofe Revnäs, wo die Tiefe 7 bis 10 Faden beträgt und der Boden aus Moder, Sand und Lehm beſteht. Der letzte Ankerplatz iſt für nordwärts gehende Schiffe am bequemſten.

Innerhalb der kleinen Inſel Revlingen, welche dicht Süden vor der Werlabucht liegt, iſt ein einſtweiliger Ankerplatz von 6 bis 10 Faden Tiefe mit Lehmgrund zu finden, zu welchem man auf beiden Seiten einſegeln kann.

Eine halbe Meile weiter ſüdwärts giebt es in Aarefiord einen ſichern Hafen, wo man 4 bis 7 Faden Tiefe, Lehm und Modergrund findet, des ziemlich engen Raumes wegen iſt er aber nur den mittelmäßigen Schiffen dienlich; es ſind daſelbſt ſüdliche Winde zum Einſegeln, und entgegengeſetzte zum Ausſegeln erforderlich.

Norden vor der bei Laurkull liegenden kleinen Inſel Kollen liegt eine Bank, wo die Schiffe zuweilen ankern; auf dem ſüdlichen Ende derſelben, wo man auf einigen Stellen Steine findet, iſt es 5 à 6 Faden tief; der nördliche Theil dieſer Bank hat 9 à 10 Faden Tiefe, Sand und Lehm auf einem ſtark haltbaren Boden.

Alle Schiffe, die ſowohl auf Chriſtiania, als auch auf die vorgedachten Oerter auf der öſtlichen Seite des Meerbuſens fahren, können Laurkulls-Hafen, als den, beides von Ein- und Ausgehenden am meiſten zu beſuchenden Ankerplatz betrachten; auch wird er von den von Drammens-Meerbuſen ausgehenden Schiffen viel geſucht. Dieſer Hafen, welcher zwiſchen dem feſten Lande und den Inſeln Kollen und Ellöe befindlich iſt, hat einen großen Umfang, woſelbſt die Schiffe nach ihrer Größe und Beſtimmung auf verſchiedenen Stellen, und folglich auch auf ſehr verſchiedenen Tiefen von 3 bis 20 Faden ankern können. Der gewöhnlichſte Ankerplatz iſt nördlich vor Ellöe auf 6 à 7 Faden Tiefe, wo die Schiffe vor Anker ſchwaien. Der Grund beſteht mehrentheils aus Sand und Lehm, er hat aber auch einige ſteinige Stellen. Kleine Schiffe, die bis 10 Fuß tief ſtechen, können den Sund zwiſchen Kollen und Ellöe durchſchiffen; die andern Schiffe ſegeln entweder von Süden oder Norden her, zwiſchen der Küſte des feſten Landes und den Inſeln Kollen und Ellöe da hinein. Schiffe, die nicht über 18 Fuß tief ſtechen, können innerhalb der Sletteröer-Inſeln, und große Schiffe könnten ſogar dicht Norden um die ſüdlichſte Sletteröe, zwiſchen dieſer und der Norden vor derſelben liegenden kleinen Inſel ſegeln. Innerhalb dieſer Inſeln kann man überall auf lehmigen Boden auf 18 à 20, und dicht Norden vor der nördlichſten Sletteröe auf 8 à 9 Faden Waſſer ankern.

Rävig iſt eine kleine Bucht, die auch zu Laurkulls-Hafen hingerechnet werden kann, dem bei veränderlichem Winde oder dergleichen könnte man eben ſo wohl da als auf einer andern Stelle in dem gedachten Hafen zufällig vor Anker gehen.

In der Bucht auf der S. O. Seite der nördlichſten Sletteröe giebt es für ſüdwärts gehende Schiffe einen guten einſtweiligen Ankerplatz; überhaupt giebt es in der innerhalb der Sletteröer-Inſeln, zwiſchen dieſen und dem feſten Lande befindlichen Bucht, wo zwei kleine Meerbuſen, Kurrefiord und Krogſtadfiord, ins Land eingehen, verſchiedene Ankerplätze, deren man ſich, um einſtweilen zu ankern, zufällig, bedienen könnte. Kurrefiord wird nicht befahren, aus Krogſtadfiord werden aber zuweilen einige Holzwaaren ausgeſchifft.

Südwärts gehende Schiffe können bei widrigem Winde in der Bucht Süden vor der Inſel Skieldöe, auf 8 à 9 Faden Tiefe mit lehmigem Boden einſtweilen ankern, und von da mit nördlichen und öſtlichen Winden auslaufen.

Die Küſte des feſten Landes von Norwegen auf der öſtlichen Seite der Mündung des Chriſtiania-Meerbuſens, und das feſte Land von Schweden, welches durch die nach Friderichshald hineingehende Einfahrt von Norwegen getrennt iſt, bilden eine, mit vielen größern und kleinern Inſeln beſetzte,

*) Schon lange wünſchten die Handelnden in Moſs, um eine directe Aus- und Einfahrt auf der Südſeite nach und von der Werlabucht zu haben, daß die Erdzunge, welche die Halbinſel Gieloe mit dem feſten Lande vereinigt, mit einem Kanale möchte durchſchnitten werden. Dieſe Arbeit wurde auf allerhöchſten Befehl Sr. Majeſtät, des Königs von Dänemark und durch dazu dargegebene Mittel, nach einem ſehr ſchönen Plane im Jahre 1812 angefangen, aber natürlich iſt ſie durch die eingetroffenen Zeitbegebenheiten nicht vollendet worden.

ziemlich tiefe Bucht, in welcher die zwei, ſowohl ihres Handels, als ihrer Befäſtigung wegen, bekannten und wichtigen Städte Friderichſtadt und Friderichshall liegen.

Im äußerſten der Bucht liegen die großen Inſeln Weſterde, Spierde, Asmalde, Kirkede und die Inſeln Süd- und Nord-Sandde m. m., welche unter einer Benennung Hvalder-Inſeln genannt werden. Sowohl innerhalb dieſer Inſeln, als auch in den zwiſchen ihnen befindlichen Sunden, durch welche man nach den beiden vorgedachten Städten hingelangen kann, giebt es auf vielen Stellen Häfen und Ankerplätze.

Bei der Anthuung des Chriſtiania-Meerbuſens, entweder von Weſten oder Süden her, wird, wie vorhin erwähnt worden, die unverkennbare Inſel Färdér, ſowohl bei Nacht als bei Tage, jederzeit der Haupt-Kennungspunkt ſeyn, und ſie wird es ſeyn, wenn auch die Beſtimmung nach einer der beiden in der Folge zu erwähnenden Städte abzielte.

Die Koſter-Inſeln, welche bei der Schwediſchen Küſte ungefähr in S. O., 4½ Meilen von Färder aus liegen, ſind ziemlich hoch und ausgezeichnet *). Mitten zwiſchen dieſen Inſeln und Färder, ungefähr eine Meile in S. W. von den Hvalder-Inſeln aus, liegt eine Klippe, Torbidrnſkiär genannt, welche die äußerſte oder nordweſtlichſte von allen außerhalb der Koſter-Inſeln liegenden kleinen Scheren iſt; Weſten und Norden vor dieſer Klippe, nämlich zwiſchen ihr und Färder hat man ein ganz reines Fahrwaſſer, ſo daß man in allen Fällen getroſt Norden um Torbidrnſkiär ſegeln kann.

Damit die Seefahrer dieſe Klippe deſto ſichrer erkennen könnten, wurde ſie im Jahre 1803 auf Vorſchlag des Archivs durch eine Marke ausgezeichnet, die aus einer 12 Fuß hohen Stange beſteht, deren Spitze mit einer ſchwarz angeſtrichenen Tonne iſt verſehen worden, welche Marke vermuthlich auch noch jetzt da zu finden iſt; da die Klippe ſelbſt 42 Fuß hoch iſt, ſo beträgt folglich die Höhe der Tonne 54 Fuß über der Waſſerfläche.

Sowohl zwiſchen der gedachten Klippe Torbidrnſkiär und der Schwediſchen Küſte, als auch zwiſchen erſterer und den ſüdlichen der Hvalder-Inſeln liegen dagegen viele Scheren und Untiefen, zwiſchen welchen es aber auch viele Einfahrten giebt, die von der See den nächſten Weg nach Friderichshall führen; allein es möchte gefährlich ſeyn, ſich zwiſchen dieſelben ohne einen Lootſen hineinzuwagen.

Friderichſtadt liegt am Ausfluße des bekannten großen Stromes Glommen; die Einfahrten auf beiden Seiten der Inſel Kragerde führen zu dieſem Orte hinein. Auf der weſtlichen Einfahrt können große Schiffe nur bis zu dem Ballaſtplatze gelangen, welcher Ort für ſie der beſte Ankerplatz auf dieſer Einfahrt und zugleich ein guter Winterhafen iſt, woſelbſt die Tiefe 8 bis 14 Faden beträgt; wenn aber das Schiff nicht über 10 Fuß tiefgehend wäre, oder durch Löſchen dazu gebracht werden könnte, ſo kann es ganz nach der Vorſtadt und dem daſelbſt befindlichen Werfte hinaufſegeln; die, welche nicht über 15 Fuß tief ſtechen, können der Vorſtadt ziemlich nahe kommen, nämlich bis zu der Pünte Grasvig, und daſelbſt löſchen und laden; Fahrzeuge, die nicht über 10 Fuß tiefgehend ſind, können noch weiter Norden um Kragerde ſegeln, und auf dieſem Wege nach Friderichſtadt hingelangen. So bald ein Schiff innerhalb Torgauten, der weſtlichen Hucke an der Mündung dieſer nach Friderichſtadt führenden weſtlichen Einfahrt gekommen iſt, kann es, wenn widriger Wind, entgegenlaufender Strom, einbrechende Nacht oder andre Umſtände die Ein- oder Ausſegelung verhinderten, auf 12 à 16 Faden Tiefe ankern, bei ſüdlichen Winden finden hier aber ziemlich ſchwere Seebewegungen Statt; innerhalb der etwas weiter einwärts liegenden Schere Marnet iſt der Seegang hingegen merklich ſchwächer. Zwiſchen dieſer Schere und dem Ballaſtplatze kann man auf einen ebenen Boden von 12 Faden Tiefe überall ankern. Auf der öſtlichen Einfahrt nach Friderichſtadt finden die größten Schiffe Tiefe genug, um nach einem bei der Pünte Kaltag, auf der Oſtſeite von Kragerde, ¼ Meile von der Stadt befindlichen einſtweiligen Ankerplatz hinzukommen; die Schiffe aber, welche nicht über 14, höchſtens 15 Fuß tief ſtechen, können von dieſer Seite ganz zu der Stadt hinaufſegeln. Man wird leicht begreifen, daß der Strom in den beiden Einfahrten, wegen des durch den Fluß Glommen vom Lande herausſtrömmenden vielen Waſſers, jederzeit ſtark auswärts fließt, ſo daß man, um dieſelben hinaufſegeln zu können, eine friſche ſüdliche Kühlte nöthig haben wird. Auf dieſen von und nach Friderichſtadt führenden Einfahrten, findet man verſchiedene einſtweilige Ankerplätze, es möchte aber ganz überflüßig ſeyn derſelben beſonders zu erwähnen, weil man ohne einen Lootſen doch nicht da ſegeln kann, und die Lootſen werden ſich derjenigen zu bedienen wiſſen, welche nach den Umſtänden am paſſendſten ſind.

Durch einen Blick auf die Karte wird man ſich überzeugen, daß es neben und zwiſchen den Hvalder-Inſeln eine große Menge Einfahrten giebt, auf welchen man in die ſchmale Einfahrt, welche nach Friderichshall führt, hinein gelangen kann. Die Mitte dieſer Einfahrt oder dieſes Sundes giebt die Gränze

*) In dem von dem Archive herausgegebenen Bericht zu der Karte von Skagerack, findet man eine ausführliche Beſchreibung ſowohl über die Koſter-Inſeln, als auch über die ganze, auf der gegenwärtigen Karte No. 7 enthaltene Küſtſtrecke von Schweden, welche, um die gedachte Karte für die Seefahrer vollſtändiger und nützlicher zu machen, in den neuern Auflagen derſelben, mittelſt der neueſten Schwediſchen Karte über die Bohns-Bucht, bis nach Såls-Baak hinunter iſt erweitert worden.

zwiſchen Norwegen und Schweden an, welche nachher weiter durch Iddefiord über Stenbudalsfield ins Land hineingeht. Man wird natürlich eine friſche und günſtige Kühlte nöthig haben, um dieſen ziemlich langen und ſchmalen Sund durchſchiffen zu können; da derſelbe aber zugleich Tiefe genug hat, ſo könnten ſogar die größten Schiffe nach Friderichshall hinaufſegeln. Daß der Strom in dem Sunde, wenigſtens auf dem Obertheile des Waſſers, mehrentheils auswärts geht, iſt eine Folge des vielen Waſſers, welches ſowohl durch Tiſtedals-Elv, der bei Friderichshall ausſtrömt, als auch durch andere kleinere Ströme vom Lande heruntergeführt wird. Doch findet hier die beſondre Naturbegebenheit Statt, daß man, mit Rückſicht auf die vorhin gedachte Norwegiſche Küſte, vornehmlich in dieſem Sunde eine Ort regelmäßige Ebbe und Fluth oder ein Steigen und Fallen des Waſſers bemerken kann, deſſen Höhen-Unterſchied jedoch nicht über 1 bis 1½ Fuß beträgt, welches, wenn dieſer Umſtand von großen Schiffen benutzt wird, die Auffahrt nach Friderichshall erleichtern kann; da der Sund aber, wie geſagt, ſehr enge iſt, ſo würde dies für eine Orlogs-Fregatte, um ſo viel mehr für ein Linienſchiff ſchwierig, ja beinahe gefährlich ſeyn. Indeſſen giebt es für Orlogsſchiffe an der Mündung des Sundes gute Nothhäfen, nämlich in Svalerdekile, in Sponnvig und auf der Schwediſchen Seite in Saltbakkehafen.

In einem jeden der Sunde, wodurch die Hvalöer-Inſeln getrennt ſind, giebt es verſchiedene Häfen und Ankerplätze, deren man ſich zum einſtweiligen Ankern bedienen kann. Die Schiffe können, je nachdem ſie tief ſtechen, um die Reiſe nach oder von Friderichſtadt oder Friderichshall fortzuſetzen, ganz durch dieſe Sunde ſegeln.

In den ſchmalſten Sund zwiſchen Weſterøe und Spierøe, welcher Skiersboeſund genannt wird, können Fahrzeuge, die bis 10 à 11 Fuß tief ſtechen, Norden um die in der Mündung deſſelben liegende kleine Inſel Sauholm einlaufen; allein Schiffe von allen Größen können Süden und Oſten um dieſe Inſeln ſegeln, und gleich innerhalb derſelben auf 6 Faden Tiefe ankern; etwas weiter einwärts, wo der Seegang ſchwächer iſt, findet man 8 à 9 Faden Tiefe und lehmigen Grund; ganz durch den Sund können aber nur Schiffe, die nicht über 12 bis 13 Fuß tief ſtechen, ſegeln.

Große Schiffe können nöthigen Falls in das äußerſte von Asmalſund, auf beiden Seiten einer kleinen Schere, Kobbernaglen genannt, einlaufen, und entweder zunächſt Spierøe oder zunächſt Asmaløe ankern; um aber den Sund ganz durchſegeln zu können, darf das Schiff nicht über 12 bis 13 Fuß tief ſtechen.

Die Orlogs- oder größten Schiffe können den Löberſund, zwiſchen Kirkeøe und Asmaløe, ganz durchſchiffen, und auf dieſem Wege nach Friderichſtadt oder Friderichshall hinkommen; ſie können in demſelben ſowohl auf der Weſtſeite, entweder dicht außerhalb des Hofes Haabue, wo 10 à 12 Faden Tiefe und Lehmgrund zu finden iſt, oder weiter nordwärts in dem Sunde bei dem Hofe Lie, dicht Süden vor der Inſel Löberen, auf 6 à 10 Faden Tiefe mit einem Grunde von gleicher Beſchaffenheit, als auch auf der Oſtſeite, Süden vor Kierringholm, auf einer Stelle, die Holmeflakket genannt wird, in 12 à 13 Faden Waſſer, ebenfalls auf Lehmgrund einſtweilen ankern.

Den Sund dicht Süden vor Kirkeøe und Norden vor der Inſel Lauer, welcher Lauerſvelg genannt wird, können alle Orten Schiffe, bis Fregatten mit einbegriffen, paſſiren; es iſt daſelbſt zwar tief genug, allein für Linienſchiffe zu enge. So bald man durch die Enge des Sundes gekommen iſt, findet man 8 à 20 Faden Tiefe und Lehmgrund, wo nöthigen Falls einſtweilen geankert werden könnte, und wo es vor dem Seegange ruhig iſt. Weiter einwärts, in Nordweſten vor Vorholm und beinahe bis nach Gravlingſund hin, wird man 10 à 8 Faden Tiefe, Sand und Lehm finden. Den Gravlingſund, in welchem man ebenfalls auf ein Paar Stellen einſtweilen ankern kann, ſegelt man durch, um nach Friderichshall hinzukommen. Innerhalb dieſes Sundes findet man zwiſchen N. Sandøe und Vratholm einen guten Nothhafen, der Magøehafen genannt wird.

Für große oder Orlogs-Schiffe giebt es Norden vor Vratholm eine gute und geräumige Rhede, die von Seegang frei iſt; allein man findet daſelbſt 24 bis 40 Faden Tiefe mit gutem haltbaren Ankergrunde.

Zwiſchen Kirkeøe und N. Sandøe hat man eine Durchfahrt, Stokken genannt, die nur für 10 bis 12 Fuß tiefgehende Schiffe fahrbar iſt, in welcher verſchiedene einſtweilige Ankerplätze zwiſchen den Inſeln zu finden ſind; allein man wird daſelbſt der Anleitung eines vorzüglich kundigen Lootſen bedürfen.

Norden vor Katholm liegt eine Sandbank, auf welcher 10 à 12 Faden Tiefe zu finden iſt, wo man bei Windſtille einſtweilen ankern kann.

Auf der öſtlichen Seite von Agerøe findet man Norden vor der kleinen Inſel, auf welcher die Feſtung liegt, einen recht guten einſtweiligen Ankerplatz von 4 à 5 Faden Tiefe auf ſandigem Boden, von welchem man nach beiden Seiten leicht in See ſtechen kann.

Außer den vorerwähnten Sunden zwiſchen den Hvalöer-Inſeln, welche man durchſegeln kann, um in den ſchmalen, nach Friderichshall führenden Sund hineinzukommen, giebt es längs der Schwediſchen

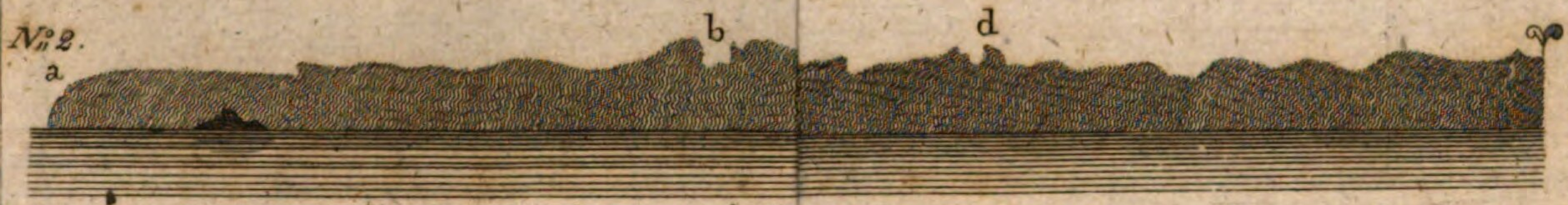
Küſte zwiſchen dieſer und den öſtlichſten der Hvalöer-Inſeln, noch eine Haupteinfahrt von der See her. Die Anthuung derſelben kann, wie auf der Karte zu ſehen iſt, auf verſchiedenen Wegen zwiſchen den außerhalb liegenden Scheren und kleinen Inſeln geſchehen. Das ausführlichere hierüber findet man in der Beſchreibung der Karte von Skagerack.

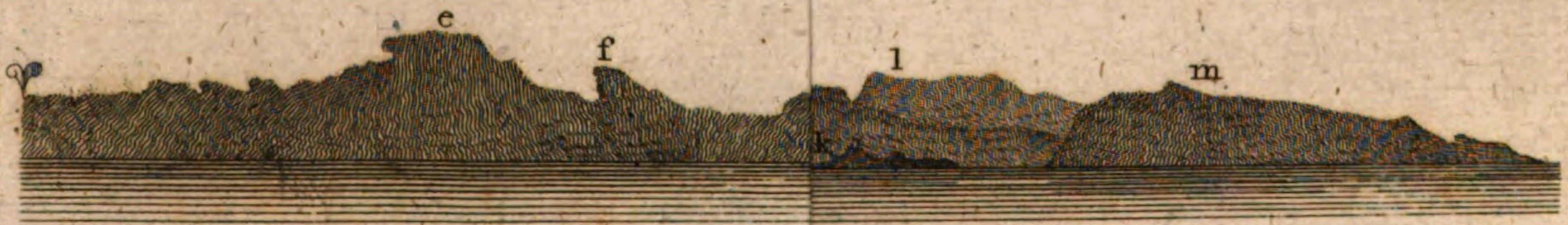
In Betreff des Stromes auf der Strecke der Karte No. 7, wovon Chriſtiania-Meerbuſen und die Mündung deſſelben den größten Theil einnimmt, kann man wohl annehmen, daß er in dem Meerbuſen ſelbſt, beſonders im Anfange des Sommers, öfter aus- als einwärts geht; doch iſt er im erſten Falle ſelten ſo ſtark, daß man nicht ſollte demſelben bei einigermaßen ſegelbarem Wetter, mit Vortheil entgegen lavieren können. Man will wahrgenommen haben, daß der auswärts gehende Strom auf der weſtlichen Seite des Meerbuſens etwas ſtärker, als auf der öſtlichen Seite iſt; dieſer Umſtand ſtimmt mit dem, was in dem 5ten und 6ten Kapitel von der Richtung des Stromes längs der öſtlichen und ſüdlichen Küſte von Norwegen geſagt worden, überein. Dem zufolge wird man bei öſtlichem Winde ſehr ſchwierig von Jomfrueland oder von Weſten her nach Chriſtiania-Meerbuſen hinlavieren können, beſonders wenn man dem Lande nahe ſegelt.

Auf dieſem Theile der Küſte, oder in der Mündung von Chriſtiania-Meerbuſen, hat man die Abweichung der Magnetnadel im Jahre 1800 auf 20° 30′ weſtlich gefunden.

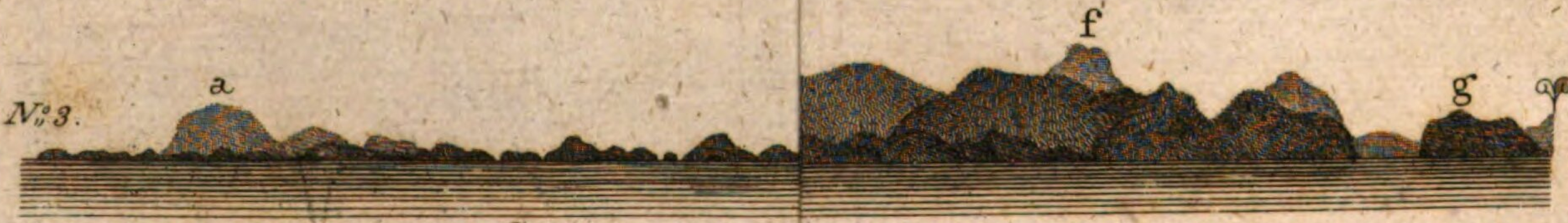
Endlich wollen wir nicht unterlaſſen hinzuzufügen daß die Abweichung der Magnetnadel, Nachrichten von Norwegen zufolge, im Januar 1816 auf dem Eiſe in der Nähe der Stadt Chriſtiania iſt beobachtet und 20° 33′ gefunden worden; woraus man ſieht, daß die Abweichung in der ziemlich langen Reihe von Jahren beinahe dieſelbe geblieben, und falls die Nadel in der Zwiſchenzeit vielleicht ſollte eine etwas größere Abweichung gehabt haben, ſo iſt ſie zurückgegangen. Ueberhaupt vermuthet man, daß die Magnetnadel auf dieſem Theile der Erdkugel ihre größte weſtliche Abweichung in unſerm Zeitalter erreicht habe, und daß ſie im Begriffe ſei, nach dem wahren Norden zurückzukehren.

a, Texdals Kiæbe. Töndel Field.

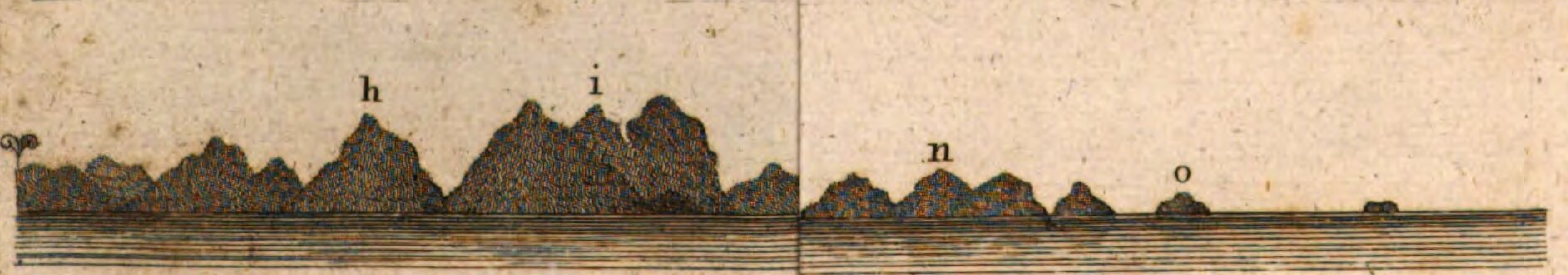




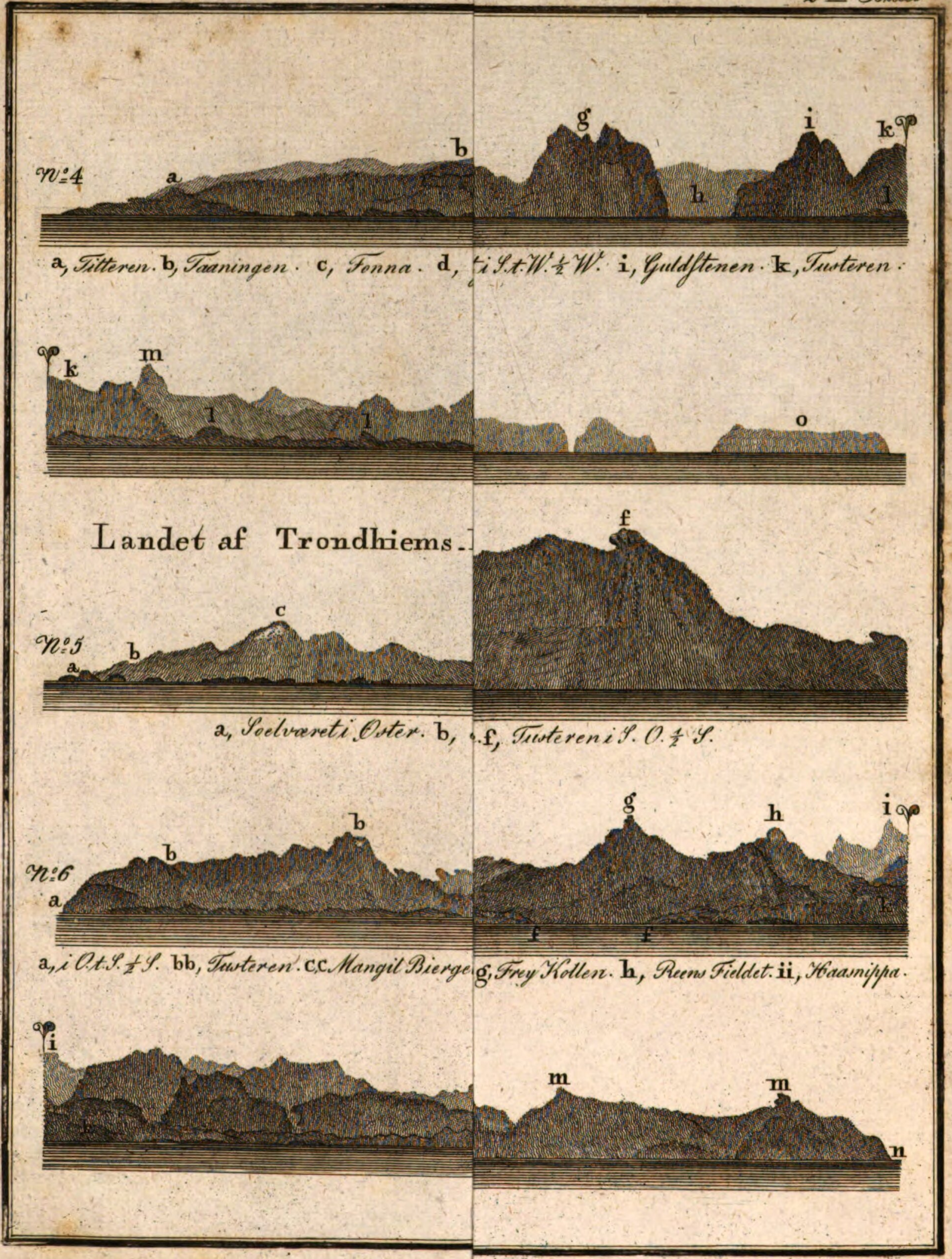
e, Kopperen. f, Lilna: m, Hitteren.

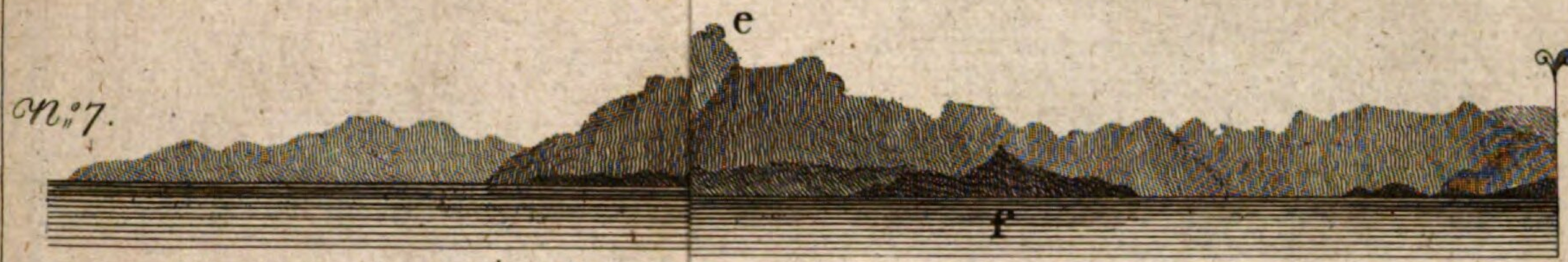


a, Kopperen. b, Afield. g, Taaningen.

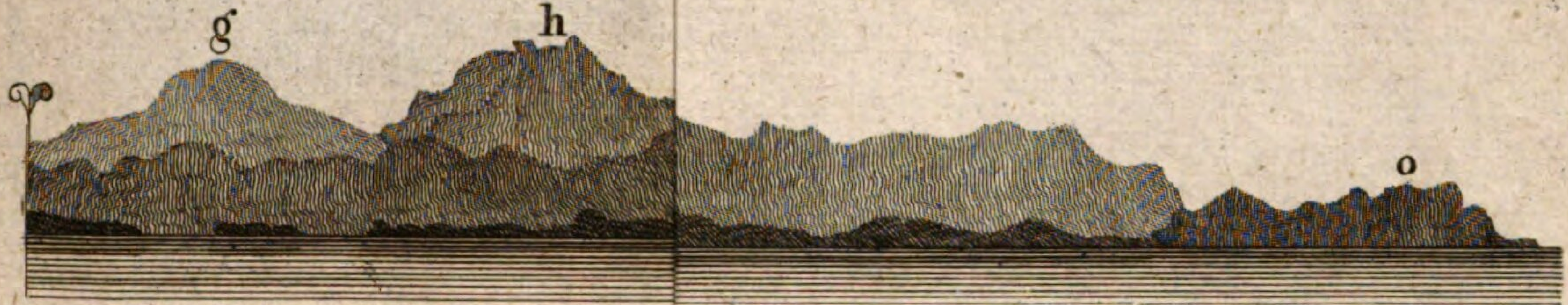


h, Staböre. i, als Fieldene.

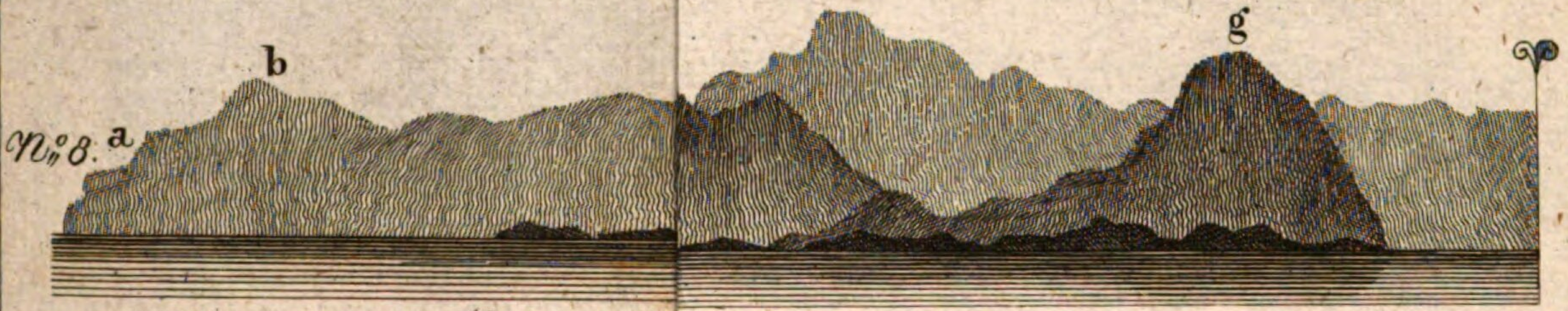

No. 4
a, Titteren. b, Taaningen. c, Fonna. d, i S.t.W. ½ W. i, Guldſtenen. k, Tusteren.
Landet af Trondhiems-
No. 5
a, Soelværet i Oster. b, f, Tusteren i S. O. ½ S.
No. 6
a, i O.t.S. ½ S. bb, Tusteren. c,c Mangil Bierge g, Frey Kollen. h, Reens Fieldet. ii, Haasnippa.



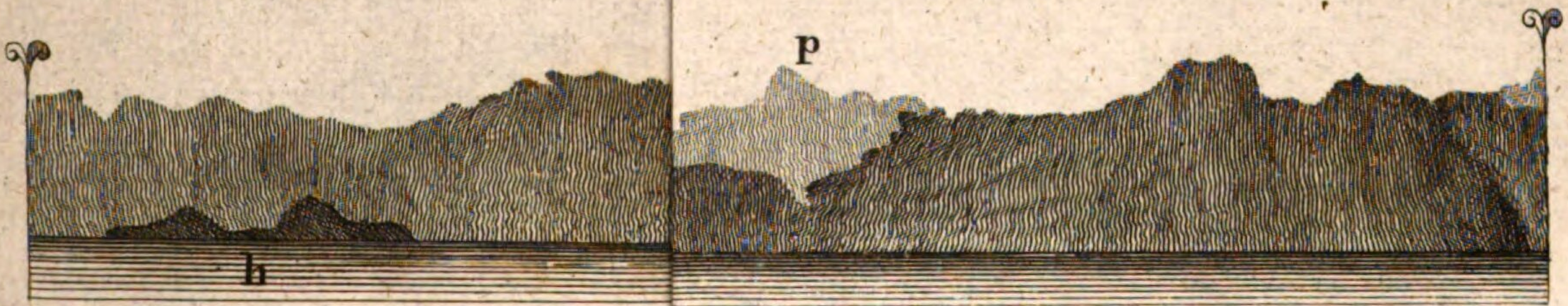
a, Tustellen. f, Sand-Øen.



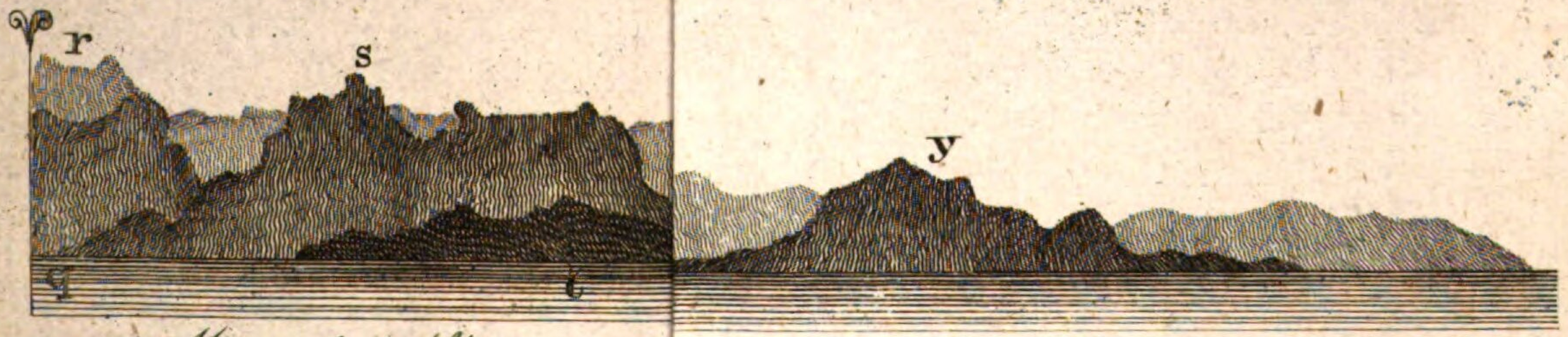
g Reens-Fieldet. h, Andems-Field. o, Guleberg i S.W. ¾ S. retv.



a,a, Stevnshest g, Giendems-Field.

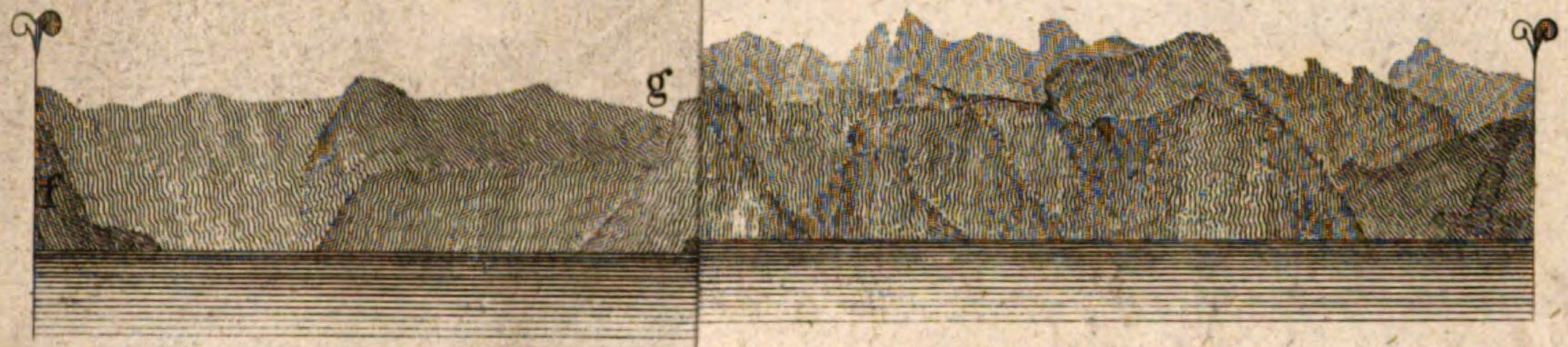


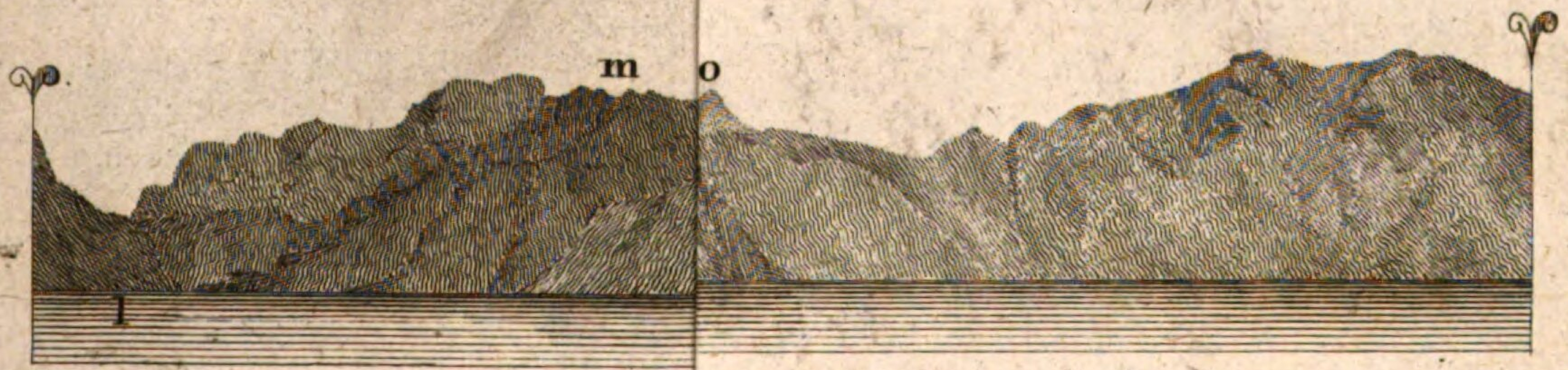
h, Ohna. i, Söe-Eggfegdals-Skaret. p, Stor-Fin.



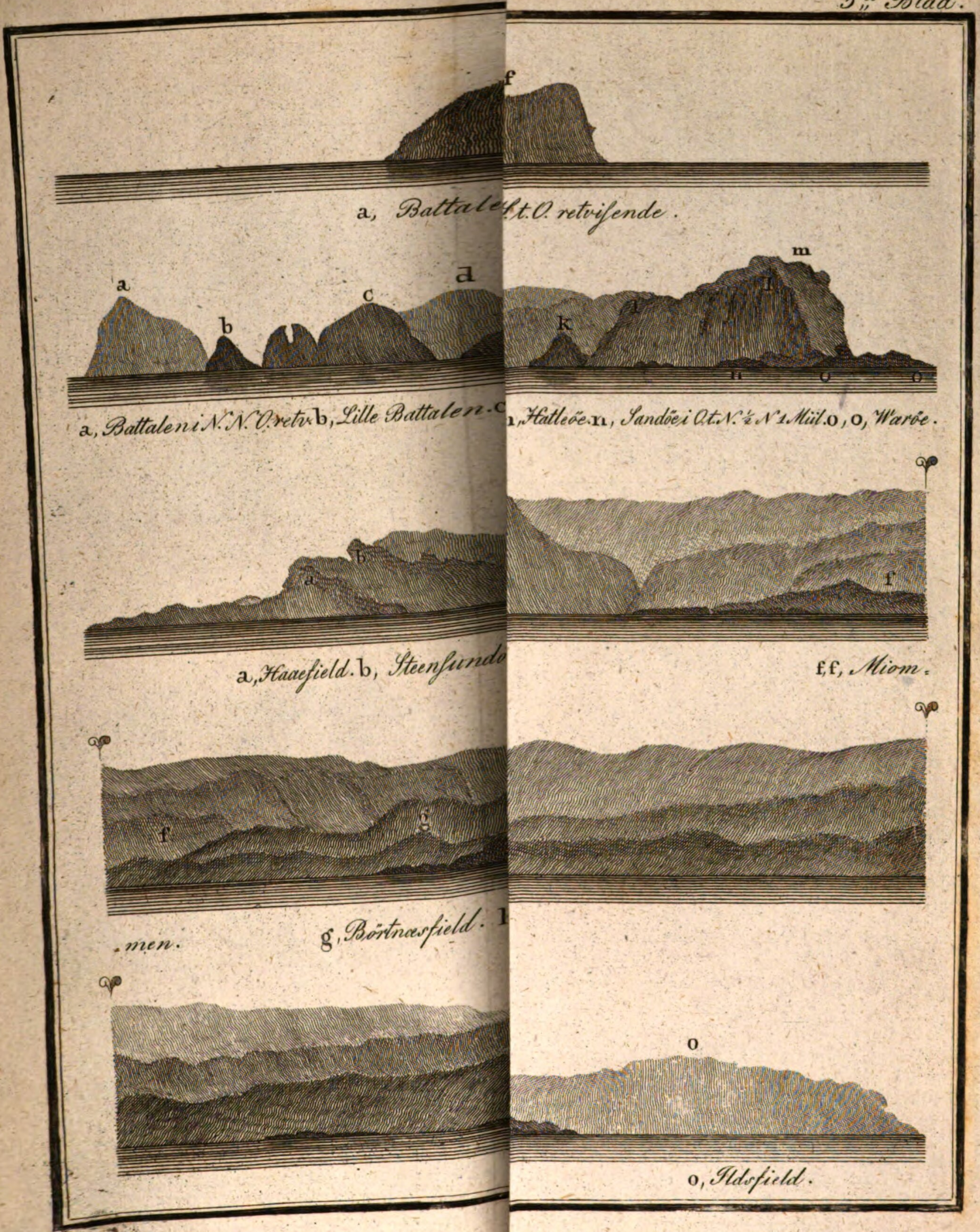
q, Miesund. r, Skiæringen ld. y, Skutöen S. t. W. retv.

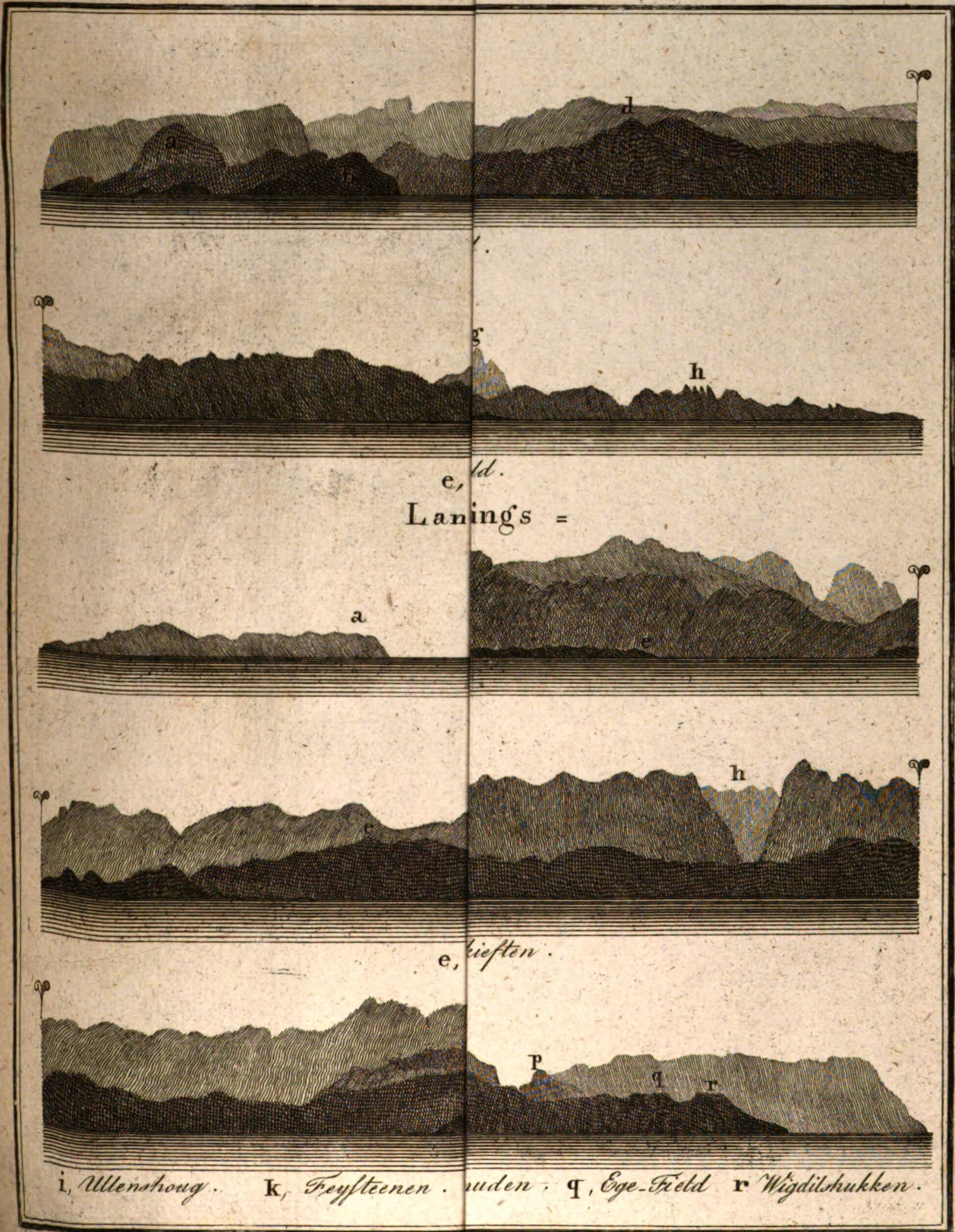
a, peilet i N. O. retv e, God Øen. f, Sukkertoppen.

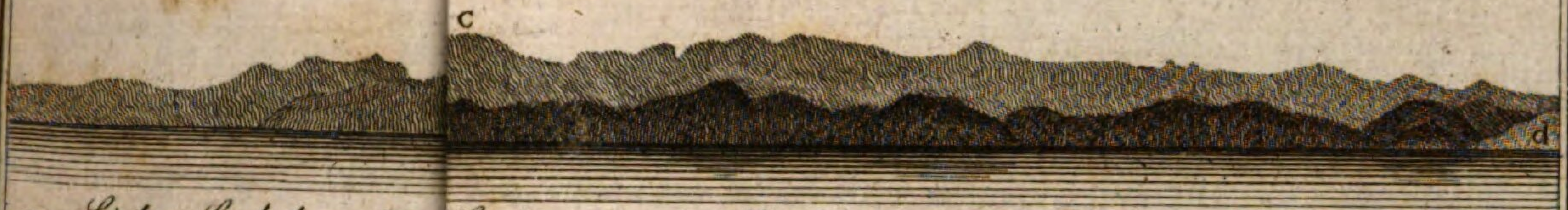




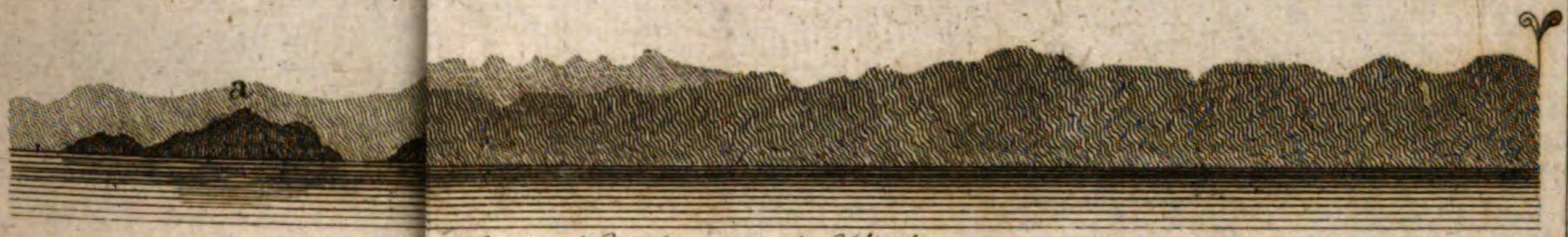
p, Dolsteen. q, Svende. t, Svin-Øe.


f
a, Battale
t.O. retviſende.
a
b
c
d
k
l
m
n
o
o
a, Battaleni N.N.O.retv. b, Lille Battalen. c
n, Hatleöe. n, Sandöe i O.t.N.½ N 1 Miil. o, o, Waröe.
a
b
f
a, Haaefield. b, Steenſundo
f,f, Miom.
f
g
g, Börtnæsfield.
.men.
o
o, Ildsfield.

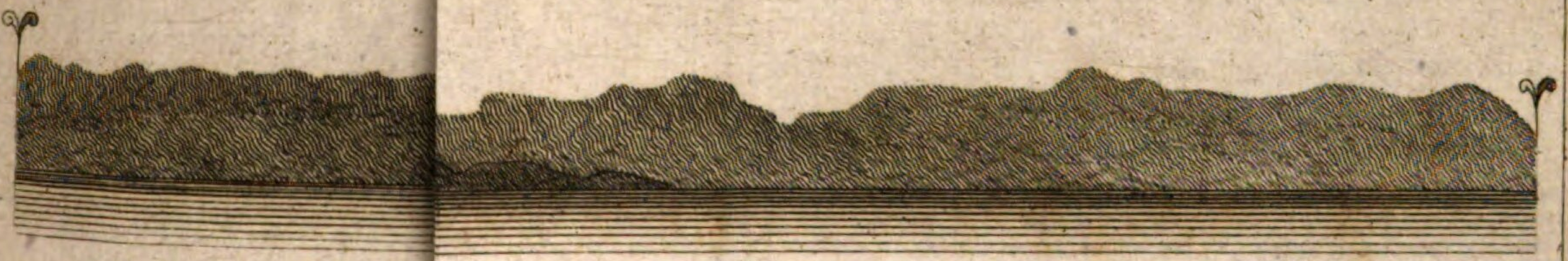

a
b
d
g
h
e, ld.
Lanings =
a
e
h
e, kieften.
p
q
r
i, Ullenshoug. k, Feyſteenen. nuden. q, Ege-Field r Wigdilshukken.



a, *Lister Sadelen.* b, *Söstre.* d, *Vesthukken af Næſsets Odde N. 18° O.*



° fra Nord om ad Vest.



4° fra Syd om ad Ost.

Fo Fortoning af Mandal.

a, a, *Hille Bye i N. 8° O.* b, b, *Ryvingen ½ Miil.*

Baad N. 1° Vest.

=
b
Bukſteenen.
s ud for Flekkerøe.
c, Tromlingöije Land. c, Flekkeröe i Nord 4° West 3 Miil.
eld taget =
a
Land.
Afstand.
f
, Hovdefield.
d
t. d i Nord 12° West.
ne.
g
h
e, h, Hovdefield i Nord 21° Ost.

30° Ost.
b
c
möe Kirke.
d
f
imod Øster = Rüsöer.
er.
b
Nord 9½° Ost.
til West.
= Fiord.
a
b
a Fiord i Nord 10° West.

Kysten =
iærene udenfor Nevlungehavn i N. V. ¾ Veſt.
g
b, Sadlen. g, Fieldet Løveſnyta i N. 5°. 30'. O.
f
a, Hummerberg Miil. f, Kierring Field.
Svenøe Mærke – og – Færder
begge ſeete i Kikkert fra ſamme Punkt.
ar =
c
tand.
e
d
l =
c
c
e, Kollerne. f, Heien.
and.
O.

Løvenørn, Poul <<de>>,

Beschreibung der norwegischen Küste zu den aus dem königlichen Seekarten-Archiv herausgegebenen 7 Specialkarten dieser Küste, nebst den beigefügten Landvertonungen gehörend ; Mit 10 Tafeln

Kopenhagen 1816

4 H.sept. 46 d
urn:nbn:de:bvb:12-bsb10361386-7